ODLOČBA KOMISIJE

z dne 10. julija 2007

v zvezi s shemo državne pomoči Italije za sektor ladijskega prevoza na Sardiniji C 23/96 (NN 181/95) in C 71/97 (N 144/97)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 3257)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/92/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, zlasti prvega pododstavka člena 88(2),

ob upoštevanju Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru, zlasti njegovega člena 62(1)(a),

potem, ko je zainteresirane strani pozvala k predložitvi pripomb v skladu z navedenimi členi,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) V dopisu z dne 24. junija 1996 ([1]) je Komisija italijanske organe obvestila o svoji odločitvi, da uvede postopek v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES (prej člen 93(2)) v zvezi z nezakonito shemo pomoči, ki jo je uvedla regija Sardinija za ladijske družbe, ki nameravajo graditi, kupovati, preurejati, spreminjati ali popravljati plovila (v nadaljevanju „prvotna shema pomoči“).

(2) Po uvedbi postopka je italijanska vlada Komisiji poslala svoje pripombe v dopisu z dne 31. oktobra 1996 (GD VII-Promet A/23443). Organi regije Sardinija so svoje pripombe poslali v dopisih z dne 11. oktobra 1996 (DG VII-Promet A/21870) in 22. januarja 1997. Ne druge države članice ne zainteresirane tretje strani svojih pripomb niso poslale v predpisanem roku en mesec po objavi odločitve o uvedbi postopka. Vendar je treba omeniti, da so nekatere tretje zainteresirane strani svoje pripombe poslale po izteku navedenega roka.

(3) 21. oktobra 1997 je Komisija sprejela Odločbo 98/95/ES, v kateri ugotavlja nezdružljivost navedene sheme pomoči s skupnim trgom ([2]). 12. novembra 1997 (SG (97) D/9375) je italijanske organe obvestila o tej odločbi.

(4) V dopisu z dne 14. novembra 1997 je Komisija italijanske organe obvestila o svoji odločitvi, da uvede postopek v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES (prej člen 93(2)) v zvezi z deželnim zakonom Sardinije št. 9 z dne 15. februarja 1996, ki spreminja prvotno shemo pomoči, namenjeno pomorskim podjetjem ([3]). Italijanski organi so svoje pripombe predložili 16. januarja 1998 (GD VII-Promet A/1221) in 23. decembra 1997 (GD VII-Promet A/144). Ne druge države članice ne tretje zainteresirane strani pripomb niso poslale v predpisanem roku en mesec po objavi odločbe o uvedbi postopka.

(5) V sodbi z dne 19. oktobra 2000 je Sodišče Evropskih skupnosti (združeni zadevi C-15/98 in C-105/99: *Italijanska republika in Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. proti Komisiji Evropskih skupnosti*) ([4]) razveljavilo Odločbo 98/95/ES zaradi nezadovoljivih utemeljitev obstoja spremenjenega trgovanja v Skupnosti.

(6) Potem ko je Komisija v dopisu z dne 23. novembra 2006 (D 2006 224962) od italijanskih organov zahtevala informacije, je bil 8. marca 2007 po elektronski pošti poslan odgovor (TRENA/26193).

2. OPIS UKREPA

2.1 Prvotna shema

(7) Po pritožbi, predloženi leta 1993, se je Komisija seznanila s shemo pomoči, ki jo je regija Sardinija uvedla za ladijske družbe, namenjeno izgradnji, nakupu, preurejanju ali popravilu plovil. Šlo je zlasti za posojila in finančne zakupe, ki so bili prvotno odobreni samo podjetjem s statutarnim sedežem, davčnim domicilom in pristaniščem opreme plovil na ozemlju regije Sardinija.

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

([2]) UL L 20, 27.1.1998, str. 30.

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

([4]) Poročilo Sodišča 2000, strani I-08855.

Deželni zakon št. 20 z dne 15. maja 1951, kakor je bil spremenjen z zakonom št. 15 z dne 11. julija 1954

(8) Zadevna shema je bila uvedena z deželnim zakonom Sardinije št. 20 z dne 15. maja 1951 (v nadaljevanju „zakon št. 20/1951“), ki je bil naknadno spremenjen z deželnima zakonoma št. 15 z dne 11. julija 1954 (v nadaljevanju „zakon št. 15/1954“) in št. 11 z dne 4. junija 1988 (v nadaljevanju „zakon št. 11/1988“). Zakon št. 20/1951, kakor je bil spremenjen z zakonom št. 15/1954, je predvideval ustanovitev sklada, namenjenega dodelitvi posojil ladijskim družbam za izgradnjo, nakup, preurejanje ali popravilo plovil. Ta posojila naj bi bila odobrena samo podjetjem s statutarnim sedežem, davčnim domicilom in pristaniščem opreme plovil na ozemlju dežele Sardinija.

(9) Ta posojila naj ne bi presegala 20 % naložb v dejavnosti izgradnje, nakupa, preurejanja ali popravila, za katere je prosilec v obdobju veljavnosti sheme že bil upravičenec pomoči na podlagi veljavne nacionalne zakonodaje. Če na podlagi veljavne nacionalne zakonodaje ni bila dodeljena pomoč, posojila naj ne bi presegala 60 % naložb.

(10) Na podlagi zakona št. 20/1951 obresti, pravica do provizije in stroški, povezani s posojilom, v enem letu ne bi smeli presegati 4,5 % prejetega posojila, če je upravičena družba že prejela pomoč po veljavni nacionalni zakonodaji, in 3,5 % v vseh drugih primerih (povprečno znižanje obresti za 10–12 odstotnih točk). Glavnica naj bi bila poplačana z največ 12 obroki z odplačevanjem od tretjega leta po začetku obratovanja plovila, za katerega je bilo posojilo odobreno.

Deželni zakon št. 11 z dne 4. junija 1988

(11) Zakon št. 11/1988 je v členih 99 in 100 uvedel bistvene spremembe sheme pomoči, vendar Komisija o teh spremembah ni bila obveščena. Shema pomoči, kakor je bila spremenjena, je zato pomenila nepriglašeno pomoč.

(12) K pogojem, predvidenim z zakonom št. 20/1951 za odobritev pomoči upravičenim družbam, so bili dodani naslednji pogoji:

„(a) da ima družba v enem od pomorskih mest v deželi stalni statutarni in upravni sedež ter sedež opreme plovil, če tega sedeža nima, pa glavne trgovine, skladišča in pripadajočo opremo;

(b) da so vsa plovila v lasti družbe registrirana v enem od pristanišč te regije;

(c) da družba uporablja pristanišča regije kot središče svoje dejavnosti ladijskega prevoza in ima v njih tudi sicer ranžirno postajo glede na naravo same dejavnosti in da je v primeru, če opravlja redne linijske prevoze, matično pristanišče le-teh v enem od zgoraj omenjenih pristanišč ali da ima v njih občasno eno ali več ranžirnih postaj;

(d) da družba v okviru operativnih zmogljivosti ladjedelnic prevzame obveznost izvajanja prerazporeditve v pristaniščih regije, kadar je pri tem ne ovirajo okoliščine višje sile ali nujne zahteve po najemu ter očitne ekonomske in časovne omejitve;

(e) da družba v zvezi z zaposlitvijo osebja na plovilih z bruto tonažo nad 250 ton prevzame obveznost določitve posebne izmene, ki bo zajela vse kategorije osebja plovila, za katerega zahteva ugodnosti, pri čemer bo zaposlila samo osebje, ki je vpisano v splošni register funkcij pristanišča, in da bo iz teh registrov prevzela vso posadko, splošno in strokovno, pri čemer velja le omejitev, ki jo nalagajo nacionalni predpisi o zaposlovanju mornarjev…“.

(13) Zakon št. 11/1988 je sardinskim organom omogočil tudi odobritev prispevka za stroške finančnih zakupov, če so ladijske družbe izbrale tovrstno financiranje namesto posojil. Ta prispevek je enak razliki med dejansko dolgovanimi obrestmi za posojila po referenčni tržni stopnji za posojila v pomorstvu v Italiji in obrestmi, dolgovanimi za posojila v enakem znesku in izračunanimi po 5-odstotni obrestni meri (razlika, ki pomeni povprečno znižanje obrestne mere za okoli 10 odsotnih točk).

(14) Po poteku pogodbe lahko najemnik kupi plovilo, za katerega je prejel prispevek, z nakazilom v višini 1 % nabavne cene. Po trditvah italijanskih organov (dopis z dne 5. junija 1988 in odgovor z dne 1. julija 1998) ni bil sklenjen nikakršen finančni zakup v skladu z zakonom št. 11/1988.

(15) Na podlagi informacij, ki jih ima na voljo Komisija, so bila od začetka veljavnosti prvotne sheme pomoči odobrena posojila v skupni vrednosti 12 697 450 000 ITL (približno 6,5 milijona EUR). Zadnja odločitev o financiranju je bila sprejeta decembra 1991.

(16) Italijanski organi v svojem zadnjem dopisu z dne 8. marca 2007 zagotavljajo, da je financiranje, odobreno na podlagi zakona iz leta 1988, veljalo za nakup plovil z bruto tonažo od 24 do 138 ton; ta plovila naj bi bila namenjena predvsem dejavnosti obalnega ladijskega prevoza na trgu, ki tedaj še ni bil odprt za konkurenco.

2.2 **Dvomi v zvezi s prvotno shemo pomoči, ki je predmet postopka C 23/96**

(17) Komisija je z uvedbo postopka dne 24. junija 1996 na podlagi informacij, ki so ji bile na voljo, izrazila resne dvome glede združljivosti pomoči s skupnim trgom iz naslednjih razlogov:

— shema pomoči je vsebovala diskriminatorna pravila na podlagi državljanstva, saj je bilo med pogoji za odobritev pomoči navedeno, da morajo upravičene družbe zaposlovati osebje s Sardinije,

— shema je bila v nasprotju z načelom svobode ustanavljanja, saj je bila pomoč med drugim omejena s pogojem, da je statutarni sedež upravičenih družb na Sardiniji,

— shema je predvidevala pomoč za spodbujanje naložb v plovila na način, ki bi lahko kršil zakonodajo Skupnosti.

2.3 **Shema, spremenjena z zakonom št. 9 z dne 15. februarja 1996**

(18) Zaradi uskladitve zakona št. 20/1951 z zakonodajo Skupnosti in zadevnimi direktivami so deželni organi prvotno shemo pomoči spremenili z deželnim zakonom št. 9 z dne 15. februarja 1996 (v nadaljevanju: „zakon št. 9/1996“), kot sledi:

(a) odpravljene so bile diskriminatorne določbe na podlagi državljanstva;

(b) uveden je bil nov pogoj, po katerem se prizna prednost inovativnim in visokotehnološkim prevoznim sredstvom;

(c) uvedene so bile tehnične spremembe: posojila/finančni zakupi ne smejo trajati dlje od dvanajstih let in ne smejo presegati 70 % predvidenih stroškov ter lahko za posamezno plovilo znašajo največ 40 milijard ITL (približno 20 milijonov EUR); pomoč se odobri v obliki prispevka na obresti v znesku, ki je enak razliki med stopnjo amortizacije, izračunane po referenčni stopnji za posojila v sektorju ladijskega prevoza v Italiji, in stopnjo amortizacije, izračunano po stopnji, ki znaša 36 % te referenčne stopnje;

(d) uveden je bil sistem, po katerem je mogoče preveriti, ali je bila pomoč za ista posojila/finančne zakupe dodeljena dvakrat (s strani nacionalnih in deželnih organov).

2.4 **Dvomi, izraženi v okviru postopka C 71/97**

(19) V odločbi z dne 14. novembra 1997 je Komisija ob upoštevanju dejstva, da priglašena shema pomoči ne vsebuje več določb, ki pomenijo diskriminacijo v zvezi s kršitvijo pravice do ustanavljanja, izrazila resne dvome o združljivosti sprememb s skupnim trgom zaradi:

— nevarnosti, da bi bile v nasprotju s tedaj veljavno zakonodajo Skupnosti o ladjedelništvu [5],

— neusklajenosti sheme pomoči s tedaj veljavnimi smernicami o državnih pomočeh za pomorski promet [6],

— obstoja neupravičenih pomoči za poslovanje, odobrenih v obliki subvencioniranih finančnih nakupov plovil.

2.5 **Odločba Komisije 98/95/ES**

(20) Z odločbo 98/95/ES je Komisija, ne da bi se izrekla glede naknadno sprejetih sprememb, kot državne pomoči opredelila pomoči, odobrene med veljavnostjo prvotne sheme pomoči, na podlagi naslednjih dejstev: (a) „upravičena podjetja so oproščena plačevanja finančne obveznosti, ki bi jo sicer morala poravnati (tržna obrestna mera in drugi dodatni stroški za posojilo in finančni zakup); (b) ta obveznost se plačuje iz javnih sredstev (zlasti s strani deželnih organov); (c) pomoč je selektivna (omejena izključno na ladijske družbe); (d) pomoč vpliva na trgovanje med državami članicami.“

[5] Direktiva Sveta 90/684/EGS z dne 21. decembra 1990 o pomoči ladjedelništvu (UL L 380, 31.12.1990) in Uredba Sveta (ES) št. 3094/95 z dne 22. decembra 1995 o pomoči ladjedelništvu (UL L 332, 30.12.1995), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1904/96 (UL L 251, 3.10.1996).

[6] Finančni in davčni ukrepi v zvezi s poslovanjem plovil, registriranih v občini, SEC(89) 921 konč. z dne 3.8.1989, in smernice Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet (UL C 205, 5.7.1997).

(21) Kar zadeva točko (d), je v sklepu o uvedbi postopka navedeno, da se „več kot 90 % blaga, ki izvira iz držav članic, prepelje v Sardinijo po morju, in več kot 90 % blaga, ki izvira iz Sardinije, prepelje v države članice po isti poti. Med drugim je bilo ugotovljeno, da 65 % turističnega prometa (potniki in vozila) med državami članicami in Sardinijo upravljajo ladijske družbe.“ Komisija tudi ugotavlja, da italijanski organi v svojih pripombah niso oporekali tem podatkom in prav tako ne opredelitvi sheme pomoči kot državne pomoči v smislu člena 92(1).

(22) Na podlagi zgoraj navedenih ugotovitev je Komisija zaključila:

(a) finančna pomoč, odobrena na podlagi zakona št. 11/1988, pomeni državno pomoč v smislu člena 92(1) Pogodbe (zdaj člen 87(1));

(b) dodelitev pomoči pomeni kršitev člena 93(3) Pogodbe ES (člen 88(3)) in

(c) v tem pravnem primeru ni bilo mogoče uporabiti nobene izjeme iz člena 92.

Komisija je torej sklenila, da mora Italija izterjati nezakonite pomoči, odobrene na podlagi sheme pomoči iz leta 1988 (člen 2).

2.6 **Sodba z dne 19. oktobra 2000 in njene pravne posledice**

(23) V sodbi z dne 19. oktobra 2000 je Sodišče Evropskih skupnosti (združeni zadevi C-15/98 in C-105/99: *Italijanska republika in Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. proti Komisiji Evropskih skupnosti*) ([7]) razveljavilo odločbo 98/95/ES zaradi nezadovoljivih utemeljitev v zvezi z obstojem motnje trgovanja v Skupnosti.

(24) Sodišče je ugotovilo, da Komisija, ki se je omejila na trditve, da je pomoč selektivna in omejena na sektor ladijskega prevoza na Sardiniji, da se več kot 90 % blaga prepelje med celino in Sardinijo po morju in da 65 % turističnega prometa (potniki z avtomobili) opravijo ladijske družbe, ni predložila elementov, ki se nanašajo na konkurenco med ladijskimi družbami na Sardiniji in tistimi, ki imajo sedež v drugih državah članicah. Po mnenju Sodišča Komisija pri tem ni upoštevala okoliščine, da je bila do 1. januarja 1999 obalna plovba med sredozemskimi otoki izvzeta iz liberalizacije storitev pomorskega prevoza znotraj držav članic.

(25) Sodišče tudi meni, da se Komisija kljub ugotovitvi, da shema pomoči družbam na Sardiniji krši temeljna načela svobode ustanavljanja in prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva, ni osredotočila na tovrstno kršitev, da bi prikazala motnje trgovanja med državami članicami.

(26) S sodbo z dne 19. oktobra 2000 se je določil ponovni začetek uradne preiskave, uvedene z odločbo z dne 24. junija 1996. Od Komisije se torej pričakuje, da sprejme novo končno odločbo.

(27) Poleg sprejetja nove odločbe potem, ko je Sodišče razveljavilo odločbo 98/95/ES, se mora Komisija odločiti tudi o spremembi sheme, uvedene z zakonom št. 9/1996, v zvezi s katero se je uvedel preiskovalni postopek z dne 14. novembra 1997. Čeprav se je Komisija prvotno odločila, da bo ti dve shemi preiskovala ločeno, mora po tej odločbi opraviti skupno preiskavo, da ugotovi njun celovit učinek.

3. **PRIPOMBE ITALIJE**

3.1 **Pripombe glede prvotne sheme pomoči, predložene med postopkom C 23/96**

(28) Med postopkom C 23/96 so italijanski organi v dopisu z dne 31. oktobra 1996 Komisijo obvestili o spremembah prvotne sheme pomoči, da bi jo po njihovem mnenju uskladili z zakonodajo Skupnosti. Glavna sprememba je bila sprejetje deželnega zakona št. 9/1996, s katerim so bile ukinjene diskriminatorne določbe na podlagi državljanstva, poleg tistih, ki kršijo svobodo ustanavljanja. Poleg tega so italijanski organi Komisijo obvestili o uvedbi neposrednega nadzornega mehanizma, ki naj bi preprečil, da bi bile pomoči odobrene dvakrat (s strani nacionalnih in deželnih organov).

(29) V dopisih z dne 11. oktobra 1996 in 22. januarja 1997 so deželni organi potrebo po ukrepih, ki izhajajo iz sprememb zakona št. 9/1996, med drugim utemeljevali s težkimi gospodarskimi pogoji na Sardiniji, ki je regija, uvrščena v „Cilj I“.

([7]) Poročilo Sodišča 2000, strani I-08855.

3.2 **Pripombe glede spremenjene sheme pomoči, predložene med postopkom C 71/97**

(30) Kar zadeva pripombe, predložene med postopkom C 71/97, so italijanski organi poudarili predvsem nezmožnost poznavanja zakonodaje Skupnosti, na katero se sklicuje Komisija v svoji odločbi o uvedbi preiskovalnega postopka, saj so bile Uredba Sveta (ES) št. 3094/95 ([8]), kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 1904/96, in smernice o državnih pomočeh za pomorski prevoz iz leta 1997 objavljene po sprejetju zakona št. 9/1996.

(31) Drugič, Italija je poudarila, da se ukrepi, predvideni z zakonom št. 9/1996, niso izvajali in da ni bila prevzeta nikakršna finančna obveznost do tretjih oseb. Poleg tega je Italija trdila, da so bili predvideni ukrepi potrebni zaradi odsotnosti ekonomije obsega v sektorju pomorskega prevoza blaga in potnikov v otoški regiji, kakršna je Sardinija.

(32) Italijanski organi so zaključili, da so pripravljeni besedilo zakona spremeniti in upoštevati celotno veljavno zakonodajo Skupnosti.

4. **OCENA POMOČI**

4.1 **Ocena prvotne sheme, ki je veljala v obdobju 1988–1996**

Obstoj nove nezakonite državne pomoči

(33) Komisija meni, da so italijanski organi kršili obveznost iz člena 88(3) Pogodbe (prej člen 93(3)), ker niso priglasili zadevne sheme pomoči za družbe, registrirane na Sardiniji, namenjene izgradnji, nakupu, preurejanju, spreminjanju ali popravilu plovil. Čeprav je bila shema vzpostavljena pred začetkom veljavnosti Pogodbe, je zakon št. 11/1988 precej spremenil shemo pomoči, uvedeno z zakonoma št. 20/1951 in 15/1954. Spremembe, uvedene leta 1988, bi zato morale biti priglašene Komisiji in zato pomenijo nove nepriglašene pomoči. Italijanski organi v pripombah, predloženih po uvedbi postopka z dne 24. junija 1996, tovrstni opredelitvi niso oporekali, zato je s to odločbo potrjena.

(34) Komisija ugotavlja, da zadevni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe. Družbe na Sardiniji so dejansko uživale subvencionirano obrestno mero namesto tržne in popust pri drugih stroških, povezanih s posojili in finančnimi zakupi; torej so uživale oprostitev plačila finančne obveznosti, ki bi jo v običajnih pogojih morale poravnati. Komisija opaža, da se je tovrstna obveznost financirala iz javnih sredstev in da je bila pomoč selektivna, saj je bila omejena na ladijske družbe s sedežem na Sardiniji.

([8]) Glej opombo št. 5.

(35) Komisija tudi opaža, da ima ukrep učinek na trgovanje med državami članicami. Shema, ki so jo izvajali italijanski organi, zadeva ladijske družbe na Sardiniji na splošno in ne glede na to, ali opravljajo dejavnosti kabotaže ali mednarodnih prevozov. Čeprav je res, da je Uredba (EGS) št. 3577/92 ([9]), ki je liberalizirala trg storitve pomorske kabotaže znotraj Skupnosti, iz liberalizacije izvzela kabotažo med sredozemskimi otoki do 1. januarja 1999, je res tudi, da ta uredba iz področja svoje uporabe ni izvzela sprememb na trgu pomorskih storitev med različnimi državami članicami, zlasti med celinskim delom Francije, Španije in Italije. Opozoriti je treba, da zadevna pomoč ni bila omejena na kabotažo, torej na pomorske storitve, ki se opravljajo znotraj italijanskih teritorialnih voda in so liberalizirane od 1. januarja 1999, ampak se je nanašala tudi na sardinske ladijske družbe, ki opravljajo storitve mednarodnega pomorskega prevoza, te pa so liberalizirane že od leta 1986 ([10]), zato bi te družbe lahko poslovale v konkurenci z drugimi operaterji Skupnosti.

(36) Iz podatkov, s katerimi razpolaga Komisija ([11]), je razvidno, da je med letoma 1992 in 1997 med drugim obstajal pomorski promet s trgovskimi ladjami (in ladjami za križarjenje), ki so prihajale v pristanišča na Sardiniji in odhajale iz njih, in sicer iz oz. v druge destinacije v Skupnosti in zunaj nje. Zlasti je treba opozoriti na prisotnost francoske družbe iz Toulona, ki je zagotavljala prevoze do Sardinije, in dveh italijanskih družb, ki sta zagotavljali prevoze s Korzike na Sardinijo. Te okoliščine nakazujejo, da je v tem obdobju (od leta 1988 do 1996) obstajal učinek na trg storitev mednarodnega pomorskega prevoza med Italijo in nekaterimi državami članicami.

(37) V svojem zadnjem dopisu z dne 8. marca 2007 italijanski organi navajajo, da je financiranje, odobreno na podlagi zakona 11/1988, veljalo za „nakup plovil z bruto tonažo 24 do 138 ton“; ta plovila naj bi bila predvsem namenjena dejavnostim obalnega pomorskega prevoza na trgu, ki tedaj še ni bil odprt za konkurenco. Vendar iz tega kljub vsemu izhaja, da se je shema izvajala z namenom nakupa trajektov, namenjenih prevozu potnikov in avtomobilov med Sardinijo in celino, ki bi lahko bili konkurenca drugim nacionalnim operaterjem in operaterjem iz Skupnosti. Italijanski organi so izjavili, da ne razpolagajo z nikakršnimi podatki o potniškem in blagovnem prometu v navedenem obdobju med Sardinijo in preostalo Italijo na eni strani ter med Sardinijo in drugimi državami Skupnosti na drugi.

([9]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža), UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

([10]) Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami, UL L 378, 31.12.1986.

([11]) Podatki, registrirani v kapitaniji pristanišča Olbia.

(38) Poleg tega je treba omeniti, da Uredba o kabotaži št. 3577/92 ni izključila obstoja konkurence med družbami na trgu pomorskih prevozov med Sardinijo in italijanskim polotokom v obdobju pred 1. januarjem 1999, saj so imele tuje družbe pravico opravljati storitve pomorske kabotaže v Italiji, potem ko so svoja plovila registrirale v tej državi članici, vendar niso mogle biti upravičene do sheme pomoči, ker je bila omejena na sardinske ladijske družbe. Učinek te sheme je torej bil odvračanje ladijskih družb iz drugih držav članic od tega, da bi v Italiji odpirale podružnice za opravljanje storitev pomorske kabotaže s Sardinijo, saj v nobenem primeru niso mogle biti upravičene do zadevne pomoči in bi morale tekmovati z drugimi operaterji, ki so to pomoč lahko pridobili.

Neuporaba izjem iz člena 87(2) in (3)

(39) Iz spodaj navedenih razlogov ni mogla biti uporabljena nobena od izjem iz člena 87(2) in (3) (prej člen 92(2) in (3)).

(40) Italijanski organi zatrjujejo, da je bila pomoč potrebna, da omogoči razvoj regije, za katero so značilni težki gospodarski pogoji.

(41) Čeprav je Sardinija regija, upravičena do regionalnih pomoči, se izjema, predvidena v členu 87(3)(a) Pogodbe, ne more uporabiti, saj navedene pomoči niso odobrene za spodbujanje regionalnega razvoja, ampak le za korist ladijskih družb. Italijanski organi niso zadovoljivo utemeljili, na kakšen način naj bi shema pomoči za sardinske ladijske družbe omogočila razvoj regije v smislu tedaj veljavne zakonodaje Skupnosti, tj. Sporočila Komisije o načinu uporabe člena 92(3)(a) in (c) za regionalne pomoči ([12]). Čeprav je sardinska regija na seznamu regij, predlaganih za namene člena 92(3)(a) (glej Prilogo I zgoraj navedenega Sporočila), ni bilo dokazano, da bi bil ukrep potreben kot zagonska pomoč za naložbe ali za odpiranje delovnih mest, niti da bi to pomoč lahko šteli kot pomoč za poslovanje, ki je časovno omejena in namenjena premagovanju posebnih ali stalnih razvojnih ovir regije ter omogočanju trajnostnega in uravnoteženega razvoja, ne da bi sprožila presežek zmogljivosti zadevnega sektorja.

(42) Poleg tega Sporočilo potrjuje, da mora kakršna koli regionalna pomoč upoštevati smernice Skupnosti za nekatere industrijske sektorje, kakršen je ladjedelništvo, kar pa ne velja za navedeno shemo pomoči, kot je razloženo v nadaljevanju.

([12]) Sporočilo Komisije o uporabi člena 92(3)(a) in (c), zlasti naslova I, odstavka 6 (UL C 212, 12.8.1988), kakor je bilo spremenjeno leta 1990 in 1994 (UL C 163, 4.7.1990 in UL C 364, 20.12.1994).

(43) Za pomoč torej ne velja izjema iz člena 87(3)(a).

(44) Prav tako ni bilo mogoče uporabiti izjeme iz člena 87(3)(c), ki se nanaša na pomoči, namenjene podpiranju razvoja nekaterih gospodarskih dejavnosti, saj zadevna shema ne upošteva smernic Skupnosti, veljavnih v obdobju 1988–1996. Tedaj veljavna zakonodaja na tem področju, tj. Priloga I, naslov II smernic iz leta 1989 o državnih pomočeh ladijskim družbam ([13]), je pravzaprav predvidevala, da bi te pomoči lahko bile odobrene pod pogojem, da ne spreminjajo pogojev trgovanja tako, da bi bilo to v nasprotju s skupnim interesom. Odstavek 7 navedenih smernic se glasi: „… Skupni interes bi bil zagotovljen z neposrednimi ukrepi, predvsem z ohranitvijo plovil pod zastavo Skupnosti, torej v nasprotju s tendenco, da se uporabljajo zastave tretjih držav, predvsem z izboljšanjem tehnološke opreme, in drugič, z zaposlitvijo kar največjega števila pomorščakov Skupnosti na teh plovilih.“ Italijanski organi torej niso predložili zadovoljivih podatkov, s katerimi bi pokazali, da bi bila prvotna shema regionalne pomoči Sardinije utemeljena z izboljšanjem varnosti plovil ali varnosti zaposlitve pomorščakov Skupnosti.

(45) Poleg tega Poglavje II(6) Priloge I zgoraj navedenih smernic iz leta 1989 o državnih pomočeh ladijskim družbam določa, da bi se jim pomoči lahko odobrile za izgradnjo, preurejanje ali popravilo plovil samo pod pogojem, da se izračunajo v mejah, določenih z zakonodajo Skupnosti in zlasti z Direktivo Sveta 87/167/EGS z dne 26. januarja 1987 o pomoči ladjedelništvu ([14]), ki sta ji sledili Direktiva Sveta 90/684/EGS ([15]) in Uredba Sveta (ES) št. 3094/95 ([16]). Člen 4 Direktive 87/167/EGS določa, da pomoči za dejavnosti, povezane z ladjedelništvom in preurejanjem plovil, veljajo za združljive s skupnim trgom pod pogojem, da skupna pomoč, odobrena s posamezno pogodbo, ali protivrednost subvencije ne presega največjega skupnega zneska, izraženega v odstotku pogodbene vrednosti pred prejetjem pomoči, v nadaljevanju imenovana „maksimalna vrednost“.

(46) V tem okviru morajo nacionalni organi zagotoviti upoštevanje zakonodaje Skupnosti glede pomoči ladjedelnicam, za katero Komisija ne more priznati izjem. Ker ta vsebuje zahtevo po združljivosti navedenih pomoči, mora država članica izkazati, da upošteva zakonodajo Skupnosti, in predložiti „vse elemente, s katerimi [Komisiji] omogoča, da preveri, ali obstajajo pogoji za zahtevano izjemo“ (SES, Italija proti Komisiji, zadeva C-364/90, [1993] PSES I-2097, točke 20 in nasl.).

([13]) SEC (89) 921 konč. z dne 3. avgusta 1989.
([14]) UL L 69 z dne 12.3.1987, str. 55.
([15]) UL L 380, 31.12.1990, str. 1.
([16]) UL L 332, 30.12.1995, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1904/96, (UL L 251, 3.10.1996, str. 5).

(47) Ker italijanski organi niso predložili nikakršnih podatkov o tem, ali je skupni znesek odobrene pomoči upošteval maksimalno vrednost, predvideno v členu 4 Direktive 87/167/EGS ([17]), in ker niso bili na voljo nobeni drugi podatki o skladnosti prvotnega ukrepa bodisi z navedeno direktivo ali s členom 5 Uredbe (ES) št. 3094/95 ([18]), Komisija ugotavlja, da pomoči niso skladne niti s predpisi o ladjedelništvu ([19]).

(48) Nadalje, teh izjem ni mogoče uporabiti za odobritev sheme pomoči, ki je v nasprotju s splošnimi načeli Pogodbe. Komisija zato meni, da je shema pomoči sardinskim ladjarjem nezdružljiva s pravom Skupnosti, ker so različni dodatni pogoji, ki jih je uvedel zakon št. 11/1988 v nasprotju s temeljnimi načeli svobode ustanavljanja (člen 52) in prepovedjo kakršne koli diskriminacije na podlagi državljanstva (člen 6 in člen 48(2)).

(49) Dejansko je shema pomoči v nasprotju s členom 52 Pogodbe določala ne samo, da mora imeti upravičeno podjetje sedež na Sardiniji, ampak tudi, da morajo biti upravni sedež in dejavnosti pomorskega prometa kakor tudi glavne trgovine, skladišča in pripadajoči objekti trajno v enem od pristanišč v regiji. Nadalje je določala, da morajo biti vsa plovila upravičene družbe (in ne le tista, za katera je bil med veljavnostjo sheme odobreno posojilo) registrirana na Sardiniji.

(50) Poleg tega, kot izhaja iz člena 99(e) zakona 11/1988 in kot je ugotovilo Sodišče v sodbi z dne 19. oktobra 2000 (točka 19), je v primeru plovil z bruto tonažo nad 250 ton družba morala prevzeti minimalno kvoto pomorščakov, vpisanih v splošno izmeno sardinskega pristanišča opreme plovil. Torej je upravičena družba morala prevzeti določen odstotek lokalnih pomorščakov, čeprav bi bili pomorščaki od drugod to delo zmožni opraviti, to pa pomeni kršitev načela, ki prepoveduje kakršno koli diskriminacijo na podlagi državljanstva. Iz tega izhaja, da je navedena pomoč v nasprotju s temeljnimi načeli zakonodaje Skupnosti.

4.2 **Ocena spremenjene prvotne sheme v smislu zakona št. 9 z dne 15. februarja 1996, ki se uporablja od leta 1996**

Obstoj državne pomoči

(51) Komisija meni, da shema, spremenjena z zakonom št. 9/1996, pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) iz naslednjih razlogov: (a) upravičene družbe so oproščene finančne obveznosti, ki bi jo običajno morale izpolniti, in sicer v obliki subvencionirane obrestne mere in drugih stroškov za posojila in finančne zakupe; (b) ta obveznost se še naprej financira z javnimi sredstvi; (c) pomoč je selektivna, saj je omejena na družbe, ki poslujejo v sektorju ladijskega prevoza, in (d) ukrep vpliva na trgovanje med državami članicami, saj se spremenjena shema nanaša na ladijske družbe, namenjene izgradnji in preurejanju plovil za prevoz blaga in potnikov z odhodi in prihodi na Sardinijo in druge sardinske otoke. Kakor je navedeno zgoraj, družbe, ki so lahko prejemnice pomoči, ne poslujejo izključno na trgu kabotaže, ki je liberaliziran od 1. januarja 1999, ampak tudi na trgu mednarodnega pomorskega prevoza, ki je liberaliziran od leta 1986 ([20]). V vsakem primeru ni nobenega dvoma, da dokler ta shema velja, še naprej vpliva na konkurenco v sektorju, ki je povsem liberaliziran od leta 1999.

(52) Na podlagi informacij, ki so jih poslali italijanski organi oktobra 1996 in januarja 1997, nobena upravičenka ni prejela pomoči v smislu zakona št. 9/1996. Glede na to, da te pomoči v preteklosti niso bile odobrene, Komisija meni, da v tej odločbi ni treba ocenjevati združljivosti s tedaj veljavno zakonodajo Skupnosti. Ker pa bi tovrstne pomoči v prihodnje lahko bile odobrene, je treba preveriti njihovo združljivost s tedaj veljavno zakonodajo Skupnosti, tj. s smernicami Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet iz leta 2004 ([21]) (v nadaljevanju: „smernice Skupnosti iz leta 2004“).

([17]) Člen 4 določa: Pomoči za dejavnosti, povezane z izgradnjo in preurejanjem plovil, veljajo za združljive s skupnim trgom pod pogojem, da skupna pomoč, odobrena po posamezni pogodbi, v protivrednosti subvencije ne presega največjega skupnega zneska, izraženega v odstotku pogodbene vrednosti pred prejetjem pomoči, v nadaljevanju imenovana „maksimalna vrednost“.

([18]) Odstavek 1: Za združljivo s skupnim trgom se lahko šteje pomoč za gradnjo in predelavo ladij, razen za popravilo, odobreno ladjarjem ali tretjim osebam v obliki državnih posojil in jamstev, če je v skladu s Sporazumom OECD o izvoznih kreditih za ladje ali katerim koli drugim sporazumom, ki spreminja ali nadomešča ta sporazum. […]. Odstavek 3: Pomoč, ki jo država članica odobri svojim ladjarjem ali tretjim osebam v svoji državi za gradnjo ali predelavo ladij, ne sme izkrivljati ali groziti, da bo pri oddaji naročil izkrivila konkurenco med ladjedelnicami v tej državi članici in ladjedelnicami v drugih državah članicah.

([19]) Kar zadeva uporabo predpisov o ladjedelništvu, je treba pripomniti, kot je to potrdil državni tožilec v svojih zaključkih (točke 34–38), da je Komisija kljub dejstvu, da pomoč ladjedelništvu lahko zajema pomoč ladjarjem, shemo pomoči iz leta 1988 pravilno štela kot pomoč ladjarjem, ki jo je treba proučiti izključno s stališča nižje obremenitve, kot jo nalaga Pogodba, saj so italijanske oblasti kršile obveznost priglasitve v skladu s členom 11 navedene direktive.

([20]) Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami, UL L 378, 31.12.1986.

([21]) Sporočilo Komisije C(2004)43 – Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet, UL C 13, 17.1.2004.

Nezdružljivost spremenjene sheme

(53) Spremenjena shema pomoči ne vsebuje več določb, ki bi pomenile diskriminacijo na podlagi državljanstva ali kršitev pravice do ustanavljanja. Komisija kljub temu meni, da spremenjena shema ne ustreza pogojem v smernicah Skupnosti iz leta 2004 in zanjo ne veljajo izjeme iz člena 87(3)(a) in (c) iz naslednjih razlogov:

(54) V skladu z odstavkom 5 smernic Skupnosti iz leta 2004 pomoči, dodeljene za obnovo ladjevja, dejansko utegnejo izkriviti konkurenco. V tem primeru Komisija meni, da navedene pomoči ne spadajo v strukturno reformo, namenjeno zmanjšanju globalne zmogljivosti, in da tudi niso namenjene izboljšanju opreme na plovilih ali spodbujanju uporabe varnejših plovil. Glede na to, da so po spremenjeni shemi pomoči namenjene „inovativnim in visoko tehnološkim prevoznim sredstvom“, ni mogoče oceniti dejanskega učinka sprejete spremembe, saj ni opredelitve tovrstnih tehnologij in ustreznih stroškov.

(55) Komisija meni, da shema prav tako ne more biti opredeljena kot regionalna pomoč v smislu odstavka 6 regionalnih smernic Skupnosti. Čeprav je Sardinija regija z omejenimi možnostmi, italijanski organi niso zadovoljivo izkazali, da bo regija imela korist od zadevne sheme (poglavje 5(4) smernic Skupnosti iz leta 2004), niti da je shema skladna s tedaj veljavno zakonodajo Skupnosti o regionalnih pomočeh ([22]).

(56) Poleg tega Komisija meni, da iz že navedenih razlogov shema pomoči škodi gospodarstvom drugih držav članic in v nasprotju s skupnim interesom izkrivlja konkurenco med državami članicami (naslov 2 smernic Skupnosti iz leta 2004).

(57) Komisija tudi opaža, da morajo biti v skladu s smernicami Skupnosti iz leta 2004 morebitne pomoči za naložbe skladne z določbami Skupnosti za sektor ladjedelništva, tj. z Uredbo (ES) št. 1540/98 ([23]). Velja opomniti, da se člen 3(1) te uredbe glasi: „Do 31. decembra 2000 se pomoči proizvodnji v korist pogodb za izgradnjo in preurejanje plovil, vendar ne za popravilo plovil, lahko štejejo kot združljive s skupnim trgom, pod pogojem, da skupni znesek vseh vrst pomoči, odobrenih v okviru posamezne pogodbe (vključno s kakršno koli pomočjo, odobreno ladjarjem ali tretjim osebam), v protivrednosti subvencije ne presega največjega skupnega zneska, izraženega v odstotku pogodbene vrednosti pred prejetjem pomoči […]“. Ob upoštevanju okoliščine, da Italija ni predložila nikakršnih podatkov o tem, ali skupni znesek vseh vrst pomoči, odobrenih za posamezno pogodbo, v protivrednosti subvencije ne presega največjega skupnega zneska, izraženega v odstotku pogodbene vrednosti pred prejemom pomoči, Komisija nedvoumno ugotavlja, da ukrep ne upošteva člena 3(1).

(58) Poleg tega se v skladu s členom 3(4) Uredbe (ES) št. 1540/98: „Pomoči v obliki ugodnih posojil, ki jih država dodeli domačim in tujim ladjarjem ter tretjim osebam za izgradnjo ali preurejanje plovil, lahko štejejo kot združljive s skupnim trgom brez uporabe največjega skupnega zneska, če so skladne z resolucijo Sveta OVSE z dne 3. avgusta 1981 (dogovor o izvoznih kreditih za ladje) ali morebitnimi sporazumi, ki ta dogovor nadomeščajo ali spreminjajo“. Komisija kljub temu razpolaga z informacijami, po katerih pomoči, predvidene v spremenjeni shemi, upoštevajo resolucijo Sveta OVSE z dne 3. avgusta 1981.

(59) V smislu člena 6 Uredbe (ES) št. 1540/98 se pomoči, odobrene za inovacije v obstoječih ladjedelnicah za izgradnjo, preurejanje in popravilo plovil, lahko štejejo za združljive s skupnim trgom do maksimalne bruto vrednosti 10 %, če so povezane z uporabo inovativnih izdelkov in postopkov v industriji, če so dejansko in vsebinsko novi, če jih trenutno ne uporabljajo drugi operaterji v sektorju znotraj Evropske unije in če so izpostavljeni tveganju tehnološkega ali industrijskega neuspeha. Te pomoči se morajo poleg tega omejiti na kritje stroškov za naložbe in razvojne dejavnosti, neposredno in izključno povezane z inovativnim delom projekta, njihov obseg in intenzivnost pa se morajo omejiti na nujni minimum z upoštevanjem stopnje tveganja, povezanega s projektom. Kakor je bilo navedeno zgoraj, glede na to, da so po spremenjeni shemi pomoči namenjene „inovativnim in visokòtehnološkim“ prevoznim sredstvom, dejanskega učinka sprejete spremembe ni mogoče oceniti, saj ni opredelitve tovrstnih tehnologij in ustreznih stroškov. Zato Komisija ugotavlja, da tudi spremenjena shema pomoči ni skladna z zakonodajo o ladjedelništvu.

(60) Končno, izjeme iz člena 92(3)(a) in (c) ni bilo mogoče uporabiti, saj morajo nacionalni organi zagotoviti upoštevanje zakonodaje Skupnosti o pomočeh ladjedelnicam, od katere Komisija ne more odstopiti. Ker ta zakonodaja očitno vsebuje pogoj združljivosti navedenih pomoči, mora država članica izkazati upoštevanje veljavne zakonodaje Skupnosti in predložiti vse elemente, ki bi lahko Komisijo prepričali, da obstajajo pogoji za zahtevano izjemo.

([22]) Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013, UL C 54, 4.3.2006, str. 13.

([23]) Uredba Sveta št. 1540/98 z dne 29.6.1998 o pomoči ladjedelništvu, UL L 202, 18.7.1998.

Sklepne ugotovitve

(61) Sklepna ugotovitev je, da je prvotna shema pomoči, kot se je uporabljala v obdobju 1988–1996, nezakonita in nezdružljiva s skupnim trgom.

(62) Iz tega izhaja, da morajo upravičenci pomoč, ki izhaja iz odobritve posojil (v skupnem znesku 12 697 450 000 ITL), odobrenih pod subvencioniranimi pogoji v skladu z deželnim zakonom št. 11/1988, vrniti v skladu s postopki in določbami italijanske zakonodaje. Glede na to, da iz tega naslova ni bila izplačana nikakršna subvencija za finančni zakup, vračilo ni potrebno.

(63) Pomoči, ki jih je treba izterjati, vključujejo obresti od datuma razpoložljivosti pomoči za upravičence do datuma njihove izterjave.

(64) Ker Komisija ne more neposredno ovrednotiti elementa pomoči in prav tako ne celotnega zneska pomoči, ki jo je treba izterjati od vsakega posameznega upravičenca, morajo italijanski organi te elemente opredeliti in Komisiji sporočiti zneske za izterjavo od vsakega upravičenca.

(65) Kar zadeva shemo pomoči, kakor je bila spremenjena z zakonom št. 9/1996 in velja od leta 1996, Komisija ugotavlja, da od tega leta naprej ni bila nakazana nikakršna pomoč, vendar sklepa, da tovrstna shema pomeni državno pomoč, nezdružljivo s skupnim trgom. Ob upoštevanju dejstva, da iz tega naslova ni bila izplačana nikakršna subvencija, vračilo ni potrebno.

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč v obliki posojil in finančnih zakupov, odobrena ladijskim družbam na podlagi zakona št. 20 regije Sardinije z dne 15. maja 1951, je v besedilu, spremenjenem z zakonom št. 11 z dne 4. junija 1988, nezdružljiva s skupnim trgom.

Člen 2

1. Italija sprejme vse potrebne ukrepe za izterjavo pomoči od upravičencev po členu 1, ki jim je že bila nezakonito dodeljena in ki ustreza razliki med celotnim zneskom, ki bi ga upravičenci morali plačati za obresti in dodatne stroške po običajnih tržnih pogojih, veljavnih na dan, ko so bila posojila sklenjena, ter vsemi obrestmi in dodatnimi stroški, ki so jih upravičenci dejansko plačali.

2. Vračilo se opravi brez odloga in v skladu s postopki notranjega prava pod pogojem, da ti omogočajo takojšnjo in učinkovito izvršbo te odločbe. Pomoč, ki jo je treba izterjati, vključuje obresti od datuma razpoložljivosti pomoči za upravičence do datuma njene izterjave.

3. Kar zadeva obrestne mere za posojila, ki so bila ob objavi te odločbe še odprta, Italija poskrbi, da izdajatelj zaključi njihov saldo po običajnih tržnih pogojih.

Člen 3

Shema državne pomoči v obliki posojil in finančnih zakupov, predvidenih za ladijske družbe na podlagi zakona št. 20 regije Sardinije z dne 15. maja 1951, je v besedilu, spremenjenem z deželnim zakonom št. 9 iz leta 1996, nezdružljiva s skupnim trgom.

Člen 4

Italija mora shemo pomoči odpraviti v skladu s členoma 1 in 3.

Člen 5

Italija mora v dveh mesecih po prejetju obvestila o tej odločbi Komisijo seznaniti z ukrepi, sprejetimi za upoštevanje te odločbe.

Člen 6

Ta odločba je naslovljena na Italijansko republiko.

V Bruslju, 10. julija 2007

Za Komisijo

Jacques BARROT

Podpredsednik