KOMMISSIONENS BESLUT

av den 10 juli 2007

om en statlig stödordning som Italien inrättat för sjöfartsnäringen på Sardinien C 23/96 (NN 181/95) och C 71/97 (N 144/97)

[delgivet med nr K(2007) 3257]

(Endast den italienska versionen är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/92/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 24 juni 1996 ([1]) underrättade kommissionen de italienska myndigheterna om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 88.2 (f.d. 93.2) i EG-fördraget beträffande en olaglig stödordning som införts av regionen Sardinien till förmån för rederier som önskar bygga, förvärva, bygga om eller reparera fartyg (nedan kallad *den ursprungliga stödordningen*).

(2) Efter att förfarandet inletts meddelade den italienska regeringen kommissionen sina synpunkter genom en skrivelse av den 31 oktober 1996 (GD VII-Transport A/23443). Regionen Sardiniens myndigheter meddelade sina synpunkter genom skrivelser av den 11 oktober 1996 (GD VII-Transport A/21870) och 22 januari 1997. Inga övriga medlemsstater eller berörda parter inkom med synpunkter under den fastställda tidsfristen på en månad från offentliggörandet av beslutet om att inleda förfarandet. Det ska dock nämnas att några berörda parter inkom med synpunkter efter utgången av tidsfristen.

(3) Den 21 oktober 1997 antog kommission beslut 98/95/EG, genom vilket det fastslogs att stödordningen i fråga var oförenlig med den gemensamma marknaden ([2]). Beslutet delgavs de italienska myndigheterna den 12 november 1997 (SG (97) D/9375).

(4) Genom en skrivelse av den 14 november 1997 underrättade kommissionen de italienska myndigheterna om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 88.2 (f.d. 93.2) i EG-fördraget beträffande den regionala sardiska lagen nr 9 av den 15 februari 1996 om ändring av den ursprungliga stödordningen till förmån för sjöfartsnäringen ([3]). De italienska myndigheterna meddelade sina synpunkter den 16 januari 1998 (GD VII-Transport A/1221) och den 23 december 1997 (GD VII-Transport A/144). Inga övriga medlemsstater eller berörda parter inkom med synpunkter under den fastställda tidsfristen på en månad från offentliggörandet av beslutet om att inleda förfarandet.

(5) Beslut 98/95/EG ogiltigförklarades av EG-domstolen genom en dom av den 19 oktober 2000 (i de förenade målen C-15/98 och C-105/99 *Republiken Italien och Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A.* och *Europeiska gemenskapernas kommission*) ([4]) på grund av att det inte i tillräcklig utsträckning styrkts att handeln inom gemenskapen påverkats av stödordningen.

(6) Som svar på en skrivelse från kommissionen av den 23 november 2006 (D 2006 224962) med begäran om information från de italienska myndigheterna översändes ett meddelande på elektronisk väg den 8 mars 2007 (TREN A/26193).

2. BESKRIVNING AV STÖDÅTGÄRDEN

2.1 Den ursprungliga stödordningen

(7) Efter att en anmälan gjorts 1993 kom det till kommissionens kännedom att regionen Sardinien inrättat en stödordning till förmån för rederier som avsåg att bygga, förvärva, bygga om eller reparera fartyg. Det rörde sig särskilt om lån och finansiell leasing på förmånliga villkor som ursprungligen var förbehållna företag med huvudkontor, skattemässig hemvist och hemmahamn i regionen Sardinien.

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

Den regionala lagen nr 20 av den 15 maj 1951, ändrad genom lag nr 15 av den 11 juli 1954

(8) Den rättsliga grunden för stödordningen i fråga är den regionala sardiska lagen nr 20 av den 15 maj 1951 (nedan kallad *lag nr 20/1951*), senare ändrad genom de regionala lagarna nr 15 av den 11 juli 1954 (nedan kallad *lag nr 15/1954*) och nr 11 av den 4 juni 1988 (nedan kallad *lag nr 11/1988*). Enligt lag nr 20/1951, ändrad genom lag nr 15/1954, skulle en fond upprättas för beviljande av lån till rederier som avser att bygga, förvärva, bygga om eller reparera fartyg. Dessa lån skulle endast beviljas åt rederier med huvudkontor, skattemässig hemvist och hemmahamn i regionen Sardinien.

(9) Lånen fick inte överstiga 20 % av investeringskostnaderna för nybyggnad, ombyggnad eller reparationer av fartyg om den sökande redan hade fått stöd för sådant arbete i enlighet med den nationella lagstiftning som då var i kraft. Om inget stöd hade beviljats tidigare i enlighet med den nationella lagstiftningen hade erhållits fick lånen inte överstiga 60 % av investeringskostnaderna.

(10) Enligt lag nr 20/1951 fick ränta, provision och andra avgifter i samband med lånet inte överstiga 4,5 % per år av lånet om stöd också mottagits inom ramen för nationell lagstiftning och 3,5 % om inget sådant stöd hade erhållits (en genomsnittlig räntesubvention på 10-12 procentenheter). Beloppet skulle återbetalas med högst tolv årliga avbetalningar från och med det tredje året efter det att det fartyg för vilket lånet beviljats hade tagits i bruk.

Den regionala lagen nr 11 av den 4 juni 1988

(11) Genom artiklarna 99 och 100 i den regionala lagen nr 11/1988 infördes omfattande ändringar av stödordningen, men dessa anmäldes inte till kommisionen. Stödordningen i sin ändrade lydelse utgjorde därför icke anmält stöd.

(12) Följande krav hade tillfogats utöver dem i lag nr 20/1951 på de stödmottagande företagen:

”a) Företaget skall permanent ha sitt stadgeenliga och verksamma säte, sitt huvudkontor och sin hemmahamn samt, där så är tillämpligt, sina huvudsakliga lager, förråd och tillbehör i en av hamnstäderna i regionen.

b) Alla fartyg som ägs av företaget ska vara registrerade i något av sjödistrikten i regionen.

c) Företaget ska använda regionens hamnar som nav för sin sjöfart och vanligtvis anlöpa dem i sin verksamhet. Vid reguljär linjetrafik ska linjeterminalen eller en eller flera anlöpningshamnar befinna sig i någon av dessa hamnar.

d) Företaget ska förbinda sig att låta utföra arbeten inför omklassificering i regionens hamnar när skeppsvarven har tillräckligt med kapacitet, förutsatt att inte några hinder föreligger i form av *force majeure*, tvingande befraktningsvillkor eller uppenbara ekonomiska eller tidsmässiga skäl.

e) När stöd begärs för fartyg med ett bruttotonnage på mer än 250 ton ska företaget upprätta en särskild förteckning som omfattar alla kategorier av sjöfolk som är nödvändiga för att bemanna fartyget och därvid endast använda den besättning som är registrerad i den allmänna tjänstgöringslistan för hemmahamnen. Företaget skall välja besättningsmedlemmar, allmänna och specialiserade, från denna lista och de enda begränsningar som finns i detta hänseende framgår av de nationella bestämmelserna om anställning av fartygspersonal.”

(13) Genom lag nr 11/1988 gavs de sardiska myndigheterna även möjlighet att bevilja en subvention, i form av bidrag till kontot för leasingavgifter till rederier som väljer att finansiera köp av fartyg genom ett leasingavtal i stället för ett lån. Bidraget är lika med skillnaden mellan den verkliga räntekostnaden på lån beräknad utifrån den marknadsmässiga referensräntan för rederier i Italien, och räntekostnaden för att låna samma summa beräknad på grundval av en ränta på 5 % (en genomsnittligt räntesubvention motsvarande cirka 10 procentenheter).

(14) När kontraktet löper ut får de fartyg för vilka ett bidrag har betalats förvärvas av leasetagaren för ett belopp som motsvarar 1 % av inköpspriset. Enligt de italienska myndigheterna (i skrivelse av den 5 juni 1988 och svar av den 1 juli 1998) har inte något avtal ingåtts om finansiell leasing i enlighet med lag nr 11/1988.

(15) Enligt de uppgifter som kommissionen har tillgång till har sedan den ursprungliga stödordningen trädde i kraft lån beviljats till ett totalt belopp av 12 697 450 000 italienska lire (motsvarande cirka 6,5 miljoner euro). Den senaste finansieringen ska ha beslutats i december 1991.

(16) Enligt de italienska myndigheternas senaste skrivelse av den 8 mars 2007 ska de finansieringar som beviljats med stöd av 1988 års lag ha gällt fartyg med ett bruttotonnage på mellan 24 och 138 ton. Dessa fartyg ska huvudsakligen ha varit avsedda för kusttransporter på en marknad som vid tiden för beviljandet ännu inte hade öppnats för konkurrens.

2.2 **Tvivel som uttryckts beträffande den ursprungliga stödordning som omfattas av förfarande C 23/96**

(17) I den skrivelse av den 24 juni 1996 som inledde förfarandet uttryckte kommissionen, på grundval av information som den förfogade över, allvarliga tvivel beträffande stödets förenlighet med den gemensamma marknaden av följande skäl:

— Stödordningen innehöll föreskrifter som medförde särbehandling på grundval av nationalitet eftersom de stödmottagande rederiföretagen enligt stödvillkoren bland annat måste anställa sardisk ombordpersonal.

— Ordningen stod i strid med principen om etableringsfrihet, eftersom ett av stödvillkoren var att de stödmottagande rederierna skulle ha stadgeenligt säte på Sardinien.

— Ordningen omfattade stöd för att uppmuntra investeringar i fartyg på ett sätt som riskerade att bryta mot gemenskapens regler.

2.3 **Stödordningen efter ändring genom lag nr 9 av den 15 februari 1996**

(18) För att göra lag nr 20/1951 förenlig med gemenskapsrätten och direktiven på området ändrade de sardiska myndigheterna genom den regionala lagen nr 9 av den 15 februari (nedan kallad *lag nr 9/1996*) stödordningen på följande sätt:

a) De diskriminerande inslag som avsåg nationaliteten upphävdes.

b) Ett nytt krav infördes, enligt vilket företräde skulle ges åt innovativa och högteknologiska transportmedel.

c) Tekniska ändringar infördes: varaktigheten för lån och finansiell leasing fick inte överskrida tolv år och beloppen fick inte överskrida 70 % av de beräknade kostnaderna med ett maximibelopp på 40 miljarder italienska lire (ungefär motsvarande 20 miljoner euro) per fartyg, stödet utbetalades i form av räntebidrag som var lika med skillnaden mellan de amorteringsbelopp som beräknats utifrån referensräntan för lån till fartygssektorn i Italien och amorteringsbelopp som beräknats utifrån en räntesats motsvarande 36 % av denna referensränta.

d) Ett system infördes för att kontrollera att stöd inte beviljades vid två tillfällen (av de nationella och av de regionala myndigheterna) för samma lån/finansiella leasing.

2.4 **Tvivel som uttryckts under förfarande C 71/97**

(19) I sitt beslut av den 14 november 1997 uttryckte kommissionen, trots att den noterat att den anmälda stödordningen inte längre innehöll några bestämmelser som innebar diskriminering genom brott mot etableringsrätten, allvarliga tvivel beträffande ändringarnas förenlighet med den gemensamma marknaden av följande skäl:

— Risken för konflikter med de gällande gemenskapsbestämmelserna om skeppsbyggnad vid det aktuella tillfället ([5]).

— Oförenlighet mellan stödordningen och de då gällande riktlinjerna för statligt stöd till sjöfartssektorn ([6]).

— Förekomsten av olagliga driftsstöd, som tilldelades i form av finansiell leasing på förmånliga villkor för förvärv av fartyg.

2.5 **Kommissionens beslut 98/95/EG**

(20) I sitt beslut 98/95/EG betecknade kommissionen de stöd som beviljats enligt den ursprungliga stödordningen (utan att uttala sig om de påföljande ändringarna) som statligt stöd av följande skäl: ”a) de företag som erhåller stöd befrias från en ekonomisk börda som de normalt sett skulle ha haft (vanlig kommersiell ränta och andra avgifter på lån/leasing), b) denna börda täcks av statliga resurser (som tillhandahålls av de sardinska myndigheterna), c) stödet är selektivt (det är förbehållet sjöfartssektorn), d) stödet påverkar handeln mellan medlemsstaterna.”

([5]) Rådets direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin (EGT L 380, 31.12.1990) och rådets förordning (EG) nr 3094/95 av den 22 december 1995 om stöd till varvsindustrin (EGT L 332, 30.12.1995), ändrad genom förordning (EG) nr 1904/96 (EGT L 251, 3.10.1996).

([6]) 1989 års riktlinjer för statligt stöd till redare av den 3 augusti 1989 (SEK(89) 921 slutlig och gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (EGT C 205, 5.7.1997).

(21) Vad beträffar punkt d ovan noterade kommissionen i sitt beslut att inleda förfarandet att ”över 90 % av varorna från medlemsstaterna transporteras till Sardinien sjövägen och att över 90 % av varorna med ursprung på Sardinien transporteras till medlemsstaterna samma väg. Dessutom noterade man att 65 % av turisttrafiken (passagerare och fordon) mellan medlemsstaterna och Sardinien sköts av rederibolag.” Vidare påpekade kommissionen följande: ”De italienska myndigheterna bestred i sina kommentarer varken dessa uppgifter eller att stödordningen betecknades som statligt stöd enligt artikel 92.1.”

(22) Med beaktande av ovanstående drog kommissionen följande slutsats:

a) Det ekonomiska stöd som beviljats enligt 1988 års stödordning utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 (nuvarande 87.1) i EG-fördraget.

b) Det hade beviljats i strid med artikel 93.3 (nuvarande 88.3) i EG-fördraget.

c) Inget av undantagen i artikel 92 var tillämpligt i det föreliggande fallet.

Kommissionen beslutade därför att Italien skulle återkräva de olagliga stöd som beviljats enligt stödordningen från 1988 (artikel 2 i beslutet).

2.6 **Domen av den 19 oktober och dess rättsliga konsekvenser**

(23) Beslut 98/95/EG ogiltigförklarades av EG-domstolen genom en dom av den 19 oktober 2000 (i de förenade målen C-15/98 och C-105/99 *Republiken Italien och Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A.*) ([7]) på grund av att det inte i tillräcklig utsträckning styrkts att handeln inom gemenskapen påverkats av stödordningen.

(24) Domstolen konstaterade att kommissionen hade begränsat sig till att hävda att stödet var selektivt och förbehållet sjöfartssektorn, att över 90 procent av de varor som utbyts mellan fastlandet och Sardinien transporteras sjövägen och att 65 procent av turisttrafiken (passagerare och fordon) sköts av rederier. Däremot hade den inte framlagt någon uppgift om konkurrensen mellan de sardiska rederierna och rederier etablerade i andra medlemsstater än Italien. Enligt domstolen hade kommissionen därmed underlåtit att beakta att öcabotage i Medelhavet var undantaget från liberaliseringen av sjötransporttjänsterna fram till den 1 januari 1999.

(25) Slutligen noterade domstolen att kommissionen visserligen konstaterat att stödordningen för sardiska redare stred mot de grundläggande principerna om etableringsfrihet och förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet men inte i samband med detta påvisat att handeln mellan medlemsstaterna därigenom skulle ha snedvridits.

(26) På grund av domen av den 19 oktober 2000 har kommissionen återupptagit det formella granskningsförfarande som inleddes genom beslutet av den 24 juni 1996. Kommissionen har därför att anta ett nytt slutligt beslut.

(27) Förutom att anta ett sådant nytt beslut till följd av domstolens ogiltigförklaring av beslut 98/95/EG måste kommissionen yttra sig om ändringen av den ordning som infördes genom lag nr 9/1996 och som var föremål för det granskningsförfarande som inleddes den 14 november 1996. Även om kommissionen tidigare hade beslutat att granska de båda ordningarna var för sig, måste den i detta beslut göra en samordnad granskning av dem för att fastställa deras samlade inverkan.

3. **KOMMENTARER FRÅN ITALIEN**

3.1 **Synpunkter på den ursprungliga stödordningen som lagts fram under förfarande C 23/96**

(28) Under förfarande C 23/96 underrättade de italienska myndigheterna genom en skrivelse av den 31 oktober 1996 kommissionen om de ändringar som de infört av den ursprungliga stödordning för att enligt egen åsikt göra den förenlig gemenskapslagstiftningen. Den viktigaste ändringen infördes genom antagandet av den regionala lagen nr 9/1996 som upphävde de diskriminerande bestämmelser som baserades på nationalitet och de bestämmelser som stred mot etableringsfriheten. De underrättade vidare kommissionen om att de infört en mekanism för direkt kontroll för att utesluta möjligheten av att stöd beviljades två gånger (av de nationella respektive de regionala myndigheterna).

(29) I sina skrivelser av den 11 oktober 1996 och 22 januari 1997 motiverade de regionala myndigheterna åtgärderna till följd av ändringarna av lag nr 9/1996 bland annat med de svåra ekonomiska förhållandena på Sardinien som klassificerats som mål I-område.

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

3.2 **Synpunkter på den ändrade stödordningen som lagts fram under förfarande C 71/97**

(30) När det gäller de synpunkter som lagts fram under förfarande C 71/97 framhöll de italienska myndigheterna främst att de inte kunnat ha kännedom om de gemenskapsbestämmelser som kommissionen hänvisade till i sitt beslut om att inleda granskningsförfarandet eftersom, enligt vad de hävdade, rådets förordning (EG) nr 3094/95 ([8]), ändrad genom rådets förordning (EG) nr 1904/96, och gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjöfartssektorn offentliggjordes först efter antagandet av lag nr 9/1996.

(31) För det andra framhöll Italien att de åtgärder som föreskrevs genom lag nr 9/1996 inte hade satts i verket och att man inte påtagit sig något ekonomiskt engagemang i förhållande till tredje man. Vidare hävdade Italien att de föreskrivna åtgärderna var nödvändiga för att kompensera bristen på stordriftsfördelar inom sektorn för sjötransporter av varor och passagerare i en öregion som Sardinien.

(32) I sin slutsats förklarade sig de italienska myndigheterna beredda att ändra lagtexten och iaktta samtliga gällande gemenskapsbestämmelser.

4. **BEDÖMNING AV STÖDET**

4.1 **Bedömning av den ursprungliga stödordning som var tillämplig 1988–1996**

Förekomsten av nytt olagligt statligt stöd

(33) Kommissionen hävdar att de italienska myndigheterna genom att inte anmäla den aktuella stödordningen till förmån för företag, registrerade på Sardinien, som avsåg att bygga, förvärva, bygga om, ändra eller reparera fartyg brustit i uppfyllandet av den skyldighet som anges i artikel 88.3 (f.d. 93.3) i fördraget. Även om ordningen infördes innan fördraget trädde i kraft, har nämligen lag nr 11/1988 i väsentlig utsträckning ändrat den stödordning som infördes genom lagarna nr 20/1951 och nr 15/1954. De ändringar som infördes 1988 borde därför ha anmälts till kommissionen och utgör således nytt ej anmält stöd. De italienska myndigheterna bestrider för övrigt inte en sådan klassificering i de synpunkter som de framlagt efter inledandet av förfarandet den 24 juni 1996 och den bekräftas därför i detta beslut.

(34) Kommissionen konstaterar att den berörda åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. De sardiska företagen har nämligen kunnat utnyttja räntesatser som understiger marknadsräntorna och nedsättningar av andra tillkommande kostnader för lån och finansiell leasing, och de har således befriats från en ekonomisk börda som de under normala förhållanden skulle ha behövt ta på sig. Kommissionen påpekar att detta har finansierats med offentliga medel och att stödet var selektivt genom att det var förbehållet företag inom sjöfartssektorn som var etablerade på Sardinien.

(35) Kommissionens uppfattning finner även att åtgärden påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Den ordning som genomförts av de italienska myndigheterna gäller nämligen sardiska rederier i allmänhet, oavsett om de utför cabotagetrafik eller internationell transport. Visserligen undantogs öarna i Medelhavet fram till den 1 januari 1999 från den liberalisering av marknaden för cabotagetrafik inom gemenskapen som infördes genom förordning (EG) nr 3577/92 ([9]), men det finns inte något undantag från den förordningen för marknaden för sjötransporttjänster mellan olika medlemsstater, särskilt till och från hamnar på det franska, spanska och italienska fastlandet. Det bör i sammanhanget påpekas att stödet i fråga inte var begränsat till cabotagetrafik, dvs. sjötrafiktjänster som utförs inom Italiens territorialvatten och som liberaliserades från och med den 1 januari 1999 utan också avsåg sardiska rederier som utförde internationella sjötrafiktjänster som liberaliserades redan 1986 ([10]) och därför var verksamma i konkurrens med andra operatörer inom gemenskapen.

(36) Av uppgifter som kommissionen har tillgång till ([11]) framgår nämligen att det mellan 1992 och 1997 förekom sjötrafik med handels- och kryssningsfartyg mellan hamnar på Sardinien och andra destinationer inom och utom gemenskapen. Särskilt ska nämnas att ett franskt företag i Toulon och två italienska företag, etablerade på Korsika, trafikerade Sardinien. Dessa förhållanden styrker att det under denna period (1988–1996) förekom påverkan på det internationella utbytet av sjötrafiktjänster mellan Italien och vissa medlemsstater.

(37) Enligt de italienska myndigheternas senaste skrivelse av den 8 mars 2007 ska de finansieringar som beviljats med stöd av lag nr 11/1988 ha gällt ”förvärv av fartyg med ett bruttotonnage på mellan 24 och 138 ton”. Dessa fartyg ska huvudsakligen ha varit avsedda för kusttransporter på en marknad som vid tiden för beviljandet ännu inte hade öppnats för konkurrens. Det framgår dock att ordningen i minst två fall tillämpats vid förvärv av färjor som var avsedda för transporter av passagerare och fordon mellan Sardinien och fastlandet och kunde konkurrera med andra operatörer i Italien och i andra EU-länder. De italienska myndigheterna har förklarat sig inte förfoga över några uppgifter om transporter av passagerare och varor mellan Sardinien och övriga Italien eller mellan Sardinien och andra EU-länder under perioden i fråga.

([8]) Se fotnot 5.

([9]) Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

([10]) Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

([11]) Uppgifter från hamnkontorsregistret i Olbia.

(38) Det ska vidare påpekas att cabotageförordningen nr 3577/92 inte heller uteslöt konkurrens mellan företag på marknaden för sjötransporttjänster mellan Sardinien och Apenninska halvön under tiden före den 1 januari 1999, eftersom utländska företag hade rätt att utföra cabotagetjänster i Italien om de registrerade sina fartyg i denna stat. De kunde dock inte utnyttja stödordningen som var förbehållen sardiska redare. Denna ordning har sedan avskräckt rederier från andra medlemsstater från att utföra cabotagetjänster som omfattade Sardinien, eftersom de i vilket fall som helst inte hade kunnat utnyttja detta stöd och skulle ha tvingats konkurrera med andra operatörer som hade möjlighet att dra fördel av det.

Undantagen i artikel 87.2–3 ej tillämpliga

(39) Av följande skäl kan inte något av undantagen i artikel 87.2–3 (f.d. 92.2–3) tillämpas:

(40) De italienska myndigheterna hävdar att stödet skulle ha varit nödvändigt för att möjliggöra utveckling av en region med svåra ekonomiska omständigheter.

(41) Även om Sardinien är en region som är berättigad till regionstöd, kan inte undantaget i artikel 87.3 a i fördraget tillämpas, eftersom stöden i fråga inte gavs som stöd till regional utveckling utan var begränsade till att endast gynna rederier. De italienska myndigheterna har inte tillräckligt väl visat hur stödordningen till förmån för sardiska rederier skulle ha möjliggjort utveckling av regionen i den mening som avses i de för det ändamålet tillämpliga gemenskapsbestämmelserna, dvs. kommissionens meddelande om metoden för tillämpning av artikel 92.3 a och 92.3 c på regionalstöd ([12]). Även om regionen Sardinien finns med i förteckningen över föreslagna regioner för tillämpningen av artikel 87.3 a (f.d. 92.3 a – se bilaga I till meddelandet) har det inte visats att åtgärden skulle vara nödvändig som stöd till nyinvesteringar eller skapande av sysselsättning och inte heller att den skulle kunna betraktas som driftsstöd, begränsat i tiden och inriktat på att kompensera särskilda eller bestående negativa inslag i regionen och möjliggöra en hållbar och balanserad utveckling utan att framkalla överskott av kapacitet inom den sektor som avses.

(42) Vidare bekräftas i meddelandet att varje regionalt stöd måste iaktta de gemenskapsriktlinjer som fastställts för vissa näringslivssektorer, t.ex. skeppsbyggnad, vilket inte skett i den föreliggande stödordningen (se nedan).

(43) Stödet kan därför inte omfattas av undantaget i artikel 87.3 a.

(44) Man kan inte heller åberopa undantaget i artikel 87.3 c, som avser stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, eftersom ordningen i fråga inte följer de gemenskapsriktlinjer som gällde under tiden 1988–1996. I de bestämmelser på området som gällde vid den tiden, kapitel II i bilaga I till riktlinjerna från 1989 om statligt stöd till rederier ([13]), föreskrevs nämligen att sådana stöd kunde beviljas förutsatt att de inte påverkade villkoren för handelsutbytet i en utsträckning som stred mot det allmänna intresset. I punkt 7 i dessa riktlinjer framhålls att det allmänna intresset skulle tillgodoses genom åtgärder som först och främst syftar till att behålla fartygen under gemenskapsflagg, dvs. motverka tendensen att utnyttja tredjeländers flagg, särskilt genom att förbättra den tekniska utrustningen och, i andra hand, anställa ett maximum av gemenskapspersonal ombord på dessa fartyg. I det föreliggande fallet har de italienska myndigheterna inte lämnat tillräcklig information för att styrka att regionen Sardiniens ursprungliga stödordning skulle kunna motiveras med att den ledde till förbättringar av fartygssäkerheten eller bevarad sysselsättning för sjömän från gemenskapen.

(45) Vidare föreskrevs i kapitel II.6 i bilaga I till de tidigare citerade riktlinjerna från 1989 om statligt stöd till rederier att dessa kunde ges stöd till byggnad, ombyggnad eller reparation av fartyg endast om stödet beräknades inom de gränser som fastställs i gemenskapslagstiftningen, särskilt rådets direktiv 87/167/EEG av den 26 januari 1987 ([14]) om stöd till skeppsbyggnad, senare kompletterat genom rådets direktiv 90/684/EEG ([15]) och rådets förordning (EG) nr 3094/95 ([16]). I artikel 4 i direktiv 87/167/EEG anges följande: Produktionsstöd för ny- eller ombyggnad av fartyg kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att det totala stödbelopp som beviljas för ett enskilt kontrakt i subventionsekvivalenter inte överstiger en gemensam maximigräns uttryckt i procent av kontraktsvärdet före stöd, nedan kallad maximigränsen.

(46) I detta avseende är det de nationella myndigheterna som ska se till att gemenskapsbestämmelserna om stöd till varvsindustrin – som kommissionen inte kan bevilja undantag från – iakttas. Eftersom detta uppenbart är ett villkor för att stöden ifråga ska vara förenliga med den gemensamma marknaden måste medlemsstaten styrka att gemenskapsbestämmelserna har iakttagits och överlämna alle upplysningar som gör det möjligt för kommissionen att kontrollera att villkoren för det begärda undantaget är uppfyllda (domstolens dom i mål C-364/90, *Italien/kommissionen* REG 1993, s. I-2097, punkt 20 ff).

([12]) Kommissionens meddelande om metoden för tillämpning av artikel 92.3 a och 92.3 c, särskilt kapitel I.6 (EGT C 212, 12.8.1988), ändrat 1990 och 1994 (EGT C 163, 4.7.1990 och C 364, 20.12.1994).

([13]) SEK(89) 921 slutlig, 3.8.1989.
([14]) EGT L 69, 12.3.1987, s. 55.
([15]) EGT L 380, 31.12.1990, s. 1.
([16]) EGT L 332, 30.12.1995, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 1904/96 (EGT L 251, 3.10.1996, s. 1).

(47) Eftersom de italienska myndigheterna inte har lämnat någon information om huruvida det totala beviljade stödbeloppet ligger inom den maximigräns som föreskrivs i artikel 4 i direktiv 87/167/EEG ([17]) och i avsaknad av varje annan information om den ursprungliga åtgärdens överensstämmelse med det direktivet och med artikel 5 i förordning (EG) nr 3094/95 ([18]) tvingas kommissionen konstatera att stöden inte heller är förenliga med bestämmelserna om skeppsbyggnad ([19]).

(48) Sådana undantag kan inte heller åberopas för att godkänna en stödordning som strider mot fördragets allmänna principer. Kommissionen finner nämligen att stödordningen till förmån för de sardiska redarna är oförenlig med gemenskapsrätten, eftersom flera av de kompletterande villkor som införs genom lag nr 11/1988 strider mot de grundläggande principerna om etableringsfrihet (artikel 43, f.d. 52) och förbudet mot varje diskriminering på grund av nationalitet (artiklarna 12, f.d. 6, och 39.2, f.d. 48.2).

(49) I strid med artikel 43 i fördraget föreskrevs nämligen i stödordningen att det stödmottagande företaget inte bara skulle vara etablerat på Sardinien, utan också att dess huvudkontor och sjötransportverksamheter samt i tillämpliga fall huvudsakliga magasin, lager och utrustning permanent skulle befinna sig i någon av hamnstäderna i regionen. Dessutom krävdes det att alla fartyg som tillhör det stödmottagande företaget – inte bara de för vilka stöd gavs inom ramen för ordningen – var registrerade på Sardinien.

(50) Som framgår av artikel 99 e i lag nr 11/1988, och som domstolen påpekat i sin dom av den 19 oktober 2000 (punkt 19) var företaget skyldigt att för fartyg över 250 ton anställa ett minsta antal sjömän som var registrerade i den allmänna tjänstgöringslista som gällde för fartygets sardiska hemmahamn. Det stödmottagande företaget var alltså skyldigt att anställa en bestämd procentuell andel lokala sjömän, även om sjömän med annat ursprung skulle ha kunnat utföra det avsedda arbetet. Därigenom strider bestämmelsen mot principen om förbud mot varje diskriminering på grund av nationalitet. Till följd av detta strider det ifrågavarande stödet mot gemenskapsrättens grundläggande principer.

4.2 **Bedömning av den ursprungliga stödordningen efter ändring genom lag nr 9 av den 15 februari 1996 som gäller sedan 1996**

Förekomst av statliga stöd

(51) Kommissionen finner att stödordningen efter ändring genom lag nr 9/1996 utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 av följande skäl: a) De företag som erhåller stöd befrias från en ekonomisk börda som de normalt sett skulle ha haft genom nedsättning av räntesatser och andra avgifter på lån/leasing. b) Dessa kostnader betalas fortfarande med offentliga medel. c) Stödet är selektivt genom att det är förbehållet företag som är verksamma inom sjöfartssektorn. d) Åtgärden påverkar handeln mellan medlemsstaterna genom att den ändrade stödordningen avser rederier som avser att förvärva, bygga eller bygga om fartyg som ska transportera varor och passagerare med Sardinien och andra sardiska öar som utgångspunkt eller destination. Som redan påpekats är de företag som kan beviljas stöd inte bara verksamma på cabotagemarknaden, som liberaliserades den 1 januari 1999 utan också på marknaden för internationella transporter som liberaliserades 1986 ([20]). I vilket fall som helst råder det inget tvivel om att stödordningen, i den utsträckning den fortfarande gäller, fortsätter att påverka konkurrensen inom en sektor som är fullständigt liberaliserad sedan 1999.

(52) Enligt uppgifter som meddelats av de italienska myndigheterna i oktober 1996 och januari 1997 har inget företag tagit emot stöd enligt lag nr 9/1996. Eftersom sådana stöd inte har beviljats tidigare finner kommissionen det inte nödvändigt att i detta beslut bedöma överensstämmelsen med de tidigare gällande gemenskapsbestämmelserna. Eftersom sådana stöd skulle kunna komma att beviljas i framtiden är det nödvändigt att undersöka deras förenlighet med gällande gemenskapsföreskrifter, nämligen gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport från 2004 ([21]) (nedan kallade *gemenskapsriktlinjerna från 2004*).

([17]) I artikel 4 föreskrivs följande: Produktionsstöd för ny- eller ombyggnad av fartyg kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att det totala stödbelopp som beviljas för ett enskilt kontrakt i subventionsekvivalenter inte överstiger en gemensam maximigräns uttryckt i procent av kontraktsvärdet före stöd, nedan kallad maximigränsen.

([18]) Punkt 1: Stöd till ny- eller ombyggnad av fartyg, med undantag av stöd till reparation, som ges till redare eller tredje man i form av lån och statliga garantier kan anses som förenliga med gemensamma marknaden, om de är i överensstämmelse med bestämmelserna i OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg eller varje avtal som ändrar eller ersätter den överenskommelsen. […]. Punkt 3: Stöd som en medlemsstat beviljar redare eller tredje man i den staten för ny- eller ombyggnad av fartyg får inte snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen om order mellan varven i den staten och varven i andra medlemsstater.

([19]) Vad gäller tillämpningen av bestämmelserna om skeppsbyggnad ska det för övrigt påpekas, som generaladvokaten framhöll i sina slutsatser (punkterna 34–38), att även om det i ett stöd till skeppsbyggnad kan ingå ett stöd till rederier, har kommissionen med rätta betraktat 1988 års stödordning som ett stöd till rederier som endast ska granskas utifrån det mindre betungande kravet i fördraget, eftersom de italienska myndigheterna inte har uppfyllt sin anmälningsskyldighet enligt artikel 11 i det ovan angivna direktivet.

([20]) Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

([21]) Meddelande K(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, EUT C 13, 17.1.2004.

Den ändrade ordningens oförenlighet

(53) Den ändrade stödordningen innehåller inte längre några bestämmelser med inslag av diskriminering på grund av nationalitet och strider inte heller mot etableringsfriheten. Kommissionen finner dock att den ändrade ordningen inte uppfyller alla krav som fastställs i gemenskapsriktlinjerna från 2004 och att den inte är berättigad till undantagen i punkterna a och c i artikel 87.3 av följande skäl:

(54) Enligt kapitel 5 i gemenskapsriktlinjerna från 2004 har subventioner för förnyande av flottan i allmänhet en tendens att snedvrida konkurrensen. I det föreliggande fallet finner kommissionen att stöden i fråga inte är ett inslag i en strukturreform som syftar till att minska den samlade kapaciteten och att de inte heller syftar till att förbättra utrustningen ombord på fartygen eller främja användning av säkrare fartyg. I detta hänseende är det inte möjligt att bedöma den faktiska omfattningen av den införda ändringen, enligt vilken stödordningen skall gälla stöd som syftar till att gynna innovativa och högteknologiska transportformer, eftersom det inte finns någon definition av sådan teknik och kostnaderna för den.

(55) Kommissionen finner att stödordningen inte heller kan karakteriseras som regionalt stöd enligt kapitel 6 i gemenskapsriktlinjerna från 2004. Även om Sardinien är en mindre gynnad region, har de italienska myndigheterna inte tillräckligt visat att regionen skulle dra fördel av stödordningen i fråga (kapitel 5.4 i gemenskapsriktlinjerna från 2004) och inte heller att stödordningen överensstämmer med gällande gemenskapsföreskrifter om regionalt stöd ([22]).

(56) Kommissionen finner dessutom att stödordningen, av skäl som redan redovisats, påverkar övriga medlemsstaters ekonomi negativt och snedvrider konkurrensen mellan medlemsstaterna i en större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset (kapitel 2 i gemenskapsriktlinjerna från 2004).

(57) Kommissionen vill vidare påpeka att enligt gemenskapsriktlinjerna från 2004 eventuella investeringsstöd ska överensstämma med de tillämpliga gemenskapsföreskrifterna för varvssektorn, dvs. förordning (EG) nr 1540/98 ([23]). Det bör erinras om att följande sägs i artikel 3.1 i den förordningen: ”Till och med den 31 december 2000 kan produktionsstöd till kontrakt för nybyggnad av fartyg och ombyggnad av fartyg, men inte reparation av fartyg, betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att det sammanlagda beloppet av alla former av stöd som beviljats till stöd för ett enskilt kontrakt (inbegripet subventionsekvivalenten för allt stöd som beviljats fartygsägaren eller tredje man) inte i subventionsekvivalenter överstiger ett gemensamt stödtak uttryckt i procent av kontraktsvärdet före stödet.” Med hänsyn till att Italien inte har lämnat några uppgifter om huruvida det totala beloppet för alla slag av stöd som beviljats för ett enskilt kontrakt, uttryckt i subventionsekvivalenter, inte överstiger ett gemensamt stödtak uttryckt i procent av kontraktsvärdet före stödet måste det konstatera att åtgärden inte överensstämmer med artikel 3.1.

(58) Vidare gäller följande enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 1540/98: ”Stöd i form av statsstödda kreditgarantier som beviljats nationella och icke-nationella fartygsägare eller tredje man för nybyggnad eller ombyggnad av fartyg kan betraktas som förenliga med den gemensamma marknaden och skall inte räknas in under taket om det uppfyller villkoren i OECD-rådets resolution av den 3 augusti 1981 (OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg) eller något annat avtal som ändrar eller ersätter denna överenskommelse.” Kommissionen förfogar dock över uppgifter som tyder på att stöd enligt den ändrade ordningen uppfyller OECD-rådets rekommendation av den 3 augusti 1981.

(59) Enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1540/98 kan stöd som beviljats för innovation vid befintliga varv som utför nybyggnad, reparation och ombyggnad av fartyg kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden upp till en högsta stödintensitet på 10 % brutto, under förutsättning att stödet är kopplat till den industriella tillämpningen av innovativa produkter och processer som faktiskt och i väsentlig utsträckning är nya, dvs. inte för närvarande används kommersiellt av andra operatörer inom sektorn i gemenskapen och som innebär en risk för tekniskt eller industriellt misslyckande. Stödet får vidare endast omfatta stöd för de utgifter för investeringar och konstruktionsverksamhet som är direkt och uteslutande förknippat med den innovativa delen av projektet, och stödets storlek och intensitet ska begränsas till det minimum som krävs med beaktande av riskerna i samband med projektet. I detta hänseende är det dock, som tidigare påpekats, inte möjligt att bedöma den faktiska omfattningen av den införda ändringen, enligt vilken stödordningen skall gälla stöd som syftar till att gynna innovativa och högteknologiska transportformer, eftersom det inte finns någon definition av sådan teknik och kostnaderna för den. Kommissionen måste följaktligen dra slutsatsen att inte heller den ändrade stödordningen överensstämmer med föreskrifterna för varvsindustrin.

(60) Slutligen kan undantagen i punkterna a och c i artikel 92.3 inte tillämpas, eftersom det är de nationella myndigheterna som ska garantera att gemenskapsföreskrifterna för varvsstöd – från vilka kommissionen inte får avvika – iakttas. Eftersom det självfallet är ett villkor för att stöden i fråga ska kunna anses förenliga med den gemensamma marknaden att gemenskapsföreskrifterna iakttas, måste medlemsstaten styrka att så har skett och överlämna alla uppgifter som gör det möjligt för kommissionen att kontrollera att villkoren för det begärda undantaget är uppfyllda.

([22]) Riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013, EUT C 54, 4.3.2006, s. 13.

([23]) Rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om stöd till varvsindustrin – EGT L 202, 18.7.1998.

Slutsatser

(61) Slutsatsen av det ovan anförda är att den ursprungliga stödordningen, så som den tillämpades under tiden 1988–1996, är olaglig och oförenlig med den gemensamma marknaden.

(62) Därav följer att beloppet för det stöd som getts genom beviljande av lån (med totalt 12 697 450 000 lire) på förmånliga villkor enligt den regionala lagen nr 11/1988 ska återbetalas av stödmottagarna enligt de förfaranden och bestämmelser som gäller i italiensk rätt. Med hänsyn till att ingen subvention har betalats ut för finansiell leasing behöver inte någon återbetalning föreskrivas.

(63) De summor som ska återkrävas ska innefatta ränta som löper från den dag då stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag då det var återbetalat.

(64) Eftersom kommissionen inte har möjlighet att direkt kvantifiera inslaget av stöd och inte heller det totala stödbelopp som ska återkrävas från varje mottagare, är det de italienska myndigheternas sak att fastställa dessa inslag av stöd och meddela kommissionen vilka belopp som ska återkrävas av varje stödmottagare.

(65) Vad gäller stödordningen efter ändring genom lag nr 9/1996 som gäller sedan 1996, konstaterar kommissionen att inget stöd har utbetalats från och med det året men finner att denna ordning utgör statligt stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden. Med hänsyn till att ingen subvention har betalats ut enligt den ordningen behöver inte något återkrav föreskrivas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd i form av lån och finansiell leasing som beviljats rederier med stöd av regionen Sardiniens lag nr 20 av den 15 maj 1951 i dess lydelse efter ändring genom lag nr 11 av den 4 juni 1988 är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1. Italien ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att hos mottagarna återkräva det stöd som avses i artikel 1 och som redan olagligt ställts till deras förfogande, motsvarande skillnaden mellan det totala belopp som mottagarna skulle ha betalat för räntor och övriga lånekostnader på de normala marknadsvillkoren vid den tid då lånen tecknades och det totala belopp som mottagarna faktiskt betalat för räntor och övriga lånekostnader.

2. Återkravet ska ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta som löper från den dag då det olagliga stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag då det är återbetalat.

3. Om ett lånebelopp fortfarande är utestående den dag då detta beslut delges ska de italienska myndigheterna säkerställa att återstoden av lånet betalas av låntagaren enligt normala marknadsvillkor.

Artikel 3

Den statliga stödordning i form av lån och finansiell leasing som föreskrivs till förmån för rederier genom regionen Sardiniens lag nr 20 av den 15 maj 1951 i dess lydelse efter ändring genom lag nr 9/1996 är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 4

Italien ska upphäva den stödordning som avses i artiklarna 1 och 3.

Artikel 5

Italien ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 10 juli 2007.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande