

DECYZJA KOMISJI

z dnia 10 lipca 2007 r.

**w sprawie pomocy państwa udzielonej przez Włochy na rzecz sektora żeglugi w Sardynii C 23/96
(NN 181/95) i C 71/97 (N 144/97)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 3257)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/92/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospo-
darczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag
zgodnie z przywołanymi artykułami,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 24 czerwca 1996 r. ⁽¹⁾ Komisja poinformowała władze Włoch o decyzji o wszczęciu procedury, o której mowa w art. 88 ust. 2 Traktatu WE (dawny art. 93 ust. 2) w odniesieniu do bezprawnie przyznanej przez region Sardynii pomocy na rzecz przedsiębiorstw z sektora żeglugi, zamierzających budować, kupować, przebudowywać lub remontować statki (zwanej dalej „pierwotnym programem pomocy”).
- (2) W związku ze wszczęciem procedury rząd włoski przesłał Komisji swoje uwagi pismem z dnia 31 października 1996 r. (DG VII-Transport A/23443). Władze regionu Sardynii przesłały swoje uwagi pismami z dnia 11 października 1996 r. (DG VII-Transport A/21870) i z dnia 22 stycznia 1997 r. Inne państwa członkowskie ani zainteresowane osoby trzecie nie przekazały swoich uwag w ustalonym terminie jednego miesiąca od dnia ogłoszenia decyzji o wszczęciu procedury. Należy jednak nadmienić, że niektóre osoby trzecie nadesłały swoje uwagi po upływie ww. terminu.
- (3) W dniu 21 października 1997 r. Komisja przyjęła decyzję 98/95/WE, stanowiącą o niezgodności przedmiotowej pomocy ze wspólnym rynkiem ⁽²⁾. W dniu 12 listopada 1997 r. (SG (97) D/9375) decyzja ta została podana do wiadomości władzom włoskim.

- (4) Pismem z dnia 14 listopada 1997 r. Komisja poinformowała władze włoskie o swojej decyzji o wszczęciu procedury, o której mowa w art. 88 ust. 2 Traktatu WE (dawny art. 93 ust. 2) w odniesieniu do ustawy regionalnej Sardynii nr 9 z dnia 15 lutego 1996 r., która zmieniała pierwotny program pomocy wprowadzony na rzecz przedsiębiorstw z sektora żeglugi ⁽³⁾. Władze włoskie przedstawiły swoje uwagi w dniu 16 stycznia 1998 r. (DG VII-Transport A/1221) i w dniu 23 grudnia 1997 r. (DG VII-Transport A/144). Inne państwa członkowskie ani zainteresowane osoby trzecie nie przekazały uwag w ustalonym terminie jednego miesiąca od dnia ogłoszenia decyzji o wszczęciu procedury.

- (5) Wyrokiem z dnia 19 października 2000 r. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich (wyrok w sprawach połączonych C-15/98 i C-105/99 *Republika Włoch i Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*) ⁽⁴⁾ uchylił decyzję nr 98/95/WE ze względu na niewystarczające uzasadnienie istnienia zakłócenia wspólnotowej wymiany handlowej.

- (6) W związku z pismem Komisji z dnia 23 listopada 2006 r. (D 2006 224962), którym wezwano władze włoskie do udzielenia informacji, została wysłana odpowiedź pocztą elektroniczną w dniu 8 marca 2007 r. (TRENA/26193).

2. OPIS ŚRODKA POMOCY**2.1. Pierwotny program pomocy**

- (7) W związku z zawiadomieniem złożonym w 1993 r. Komisja dowiedziała się o istnieniu programu pomocy ustanowionego przez region Sardynii na rzecz przedsiębiorstw z sektora żeglugi, zamierzających budować, kupować, przebudowywać lub remontować statki. Chodziło w szczególności o kredyty i o leasing finansowy, przyznawane na ulgowych warunkach, które początkowo były udzielane wyłącznie przedsiębiorstwom mającym siedzibę główną, adres do celów podatkowych i port wyposażenia na terenie regionu Sardynii.

⁽¹⁾ C 23/96 (NN 181/95) (Dz.U. C 368 z 6.12.1996, str. 2).⁽²⁾ Dz.U. L 20 z 27.1.1998, str. 30.⁽³⁾ C 71/97 (NN 144/97) (Dz.U. C 386 z 20.12.1997).⁽⁴⁾ Rec. 2000, str. I-08855.

Ustawa regionalna nr 20 z dnia 15 maja 1951 r. zmieniona ustawą nr 15 z dnia 11 lipca 1954 r.

- (8) Przedmiotowa pomoc została ustanowiona ustawą regionalną regionu Sardynii nr 20 z dnia 15 maja 1951 r. (zwaną dalej „ustawą nr 20/1951”), zmienioną następnie ustawą regionalną nr 15 z dnia 11 lipca 1954 r. (zwaną dalej „ustawą nr 15/1954”) oraz ustawą regionalną nr 11 z dnia 4 czerwca 1988 r. (zwaną dalej „ustawą nr 11/1988”). Ustawa nr 20/1951, zmieniona ustawą nr 15/1954, przewidywała utworzenie funduszu przeznaczanego na udzielanie kredytów przedsiębiorstwom z sektora żegluga, zamierzającym budować, kupować, przebudowywać lub remontować statki. Kredyty te miałyby zostać przyznane wyłącznie przedsiębiorstwom, które miały siedzibę główną, adres do celów podatkowych i port wyposażenia na terenie regionu Sardynii.
- (9) Kredyty te miały nie przekraczać 20 % wartości inwestycji na budowę, przebudowę lub remonty, dla których wnioskodawca już korzystał z innych pomocy, przyznanych na mocy obowiązujących wówczas przepisów krajowych. W przypadku braku innej pomocy, przyznanej na mocy obowiązujących przepisów krajowych, kredyty miały nie przekraczać 60 % wartości inwestycji.
- (10) Zgodnie z ustawą nr 20/1951 odsetki, prowizje i koszty dodatkowe związane z wypłatą kredytów nie mogły przekraczać w stosunku rocznym 4,5 % kwoty głównej kredytu, jeśli przedsiębiorstwo, będące beneficjentem, już korzystało z innych pomocy, przyznawanych na mocy obowiązujących przepisów krajowych oraz 3,5 % we wszystkich innych przypadkach (średnia obniżka odsetek wynosząca 10–12 punktów procentowych). Kapitał winien zostać spłacony w nie więcej niż 12 ratach rocznych począwszy od trzeciego roku faktycznego rozpoczęcia użytkowania statku, dla którego dany kredyt został udzielony.

Ustawa regionalna nr 11 z dnia 4 czerwca 1988 r.

- (11) Ustawa nr 11/1988 artykułami 99 i 100 wprowadziła zasadnicze zmiany w programie pomocy, ale zmiany te nie zostały zgłoszone Komisji. Program pomocy w zmienionej formie stanowił więc pomoc niezgłoszoną.
- (12) Dodano następujące warunki do już przewidzianych ustawą nr 20/1951 warunków przyznania pomocy przedsiębiorstwom beneficjentom:
- „a) przedsiębiorstwo ma w jednym z miast nadmorskich regionu stałą i faktyczną siedzibę główną, administracyjną oraz port wyposażenia, a także – jeśli takie posiada – główne magazyny, składy i wyposażenie dodatkowe;
- b) wszystkie statki należące do przedsiębiorstwa są zarejestrowane w regionie;

- c) przedsiębiorstwo wykorzystuje porty regionu jako centra swojej działalności armatorskiej, czyniąc z nich także porty zawinięcia w odniesieniu do tej działalności oraz – jeśli przedsiębiorstwo posiada regularne linie – mają one przystanki końcowe lub miejsce okresowego zawinięcia w jednym lub więcej z tych portów;
- d) przedsiębiorstwo zobowiązuje się do wykonywania przebudów w portach regionu, w ramach możliwości przerobowych stoczni oraz, o ile nie istnieją okoliczności siły wyższej lub inne, niemożliwe do pominięcia wymogi i oczywiste powody ekonomiczne i czasowe, by prace te wykonywać gdzie indziej;
- e) w odniesieniu do personelu okrętowanego na statki o tonażu brutto powyżej 250 ton, przedsiębiorstwo zobowiązuje się do utworzenia specjalnej zmiany pracowników, obejmującej wszystkie kategorie marynarzy, składające się na załogę statku, dla którego wnioskuje o pomoc, złożoną wyłącznie z pracowników zarejestrowanych na zmianie ogólnej portu wyposażenia oraz o utworzenie z osób wybranych z tych zmian – ogólnej i specjalnej – całego personelu pokładowego z ewentualnymi ograniczeniami, wynikającymi wyłącznie z przepisów krajowych, dotyczących zatrudniania marynarzy (...).
- (13) Ustawa nr 11/1988 wprowadziła również możliwość przyznawania przez władze sardyńskie dopłat do czynszów w ramach leasingów finansowych, w przypadku gdy przedsiębiorstwa z sektora żegluga preferowałyby to narzędzie finansowania zamiast kredytu. Dopłata ta jest równa wartości różnicy między odsetkami faktycznie należnymi od pożyczek na podstawie rynkowej stopy procentowej odniesienia dla kredytu okrętowego we Włoszech a odsetkami należnymi od tej samej kwoty pożyczki obliczonymi według wskaźnika 5 % (różnica, jaką stanowi średnia obniżka stopy procentowej odsetek o około 10 punktów procentowych).
- (14) Po zakończeniu umowy statek, dla którego została wypłacona dopłata, może zostać wykupiony przez najemcę po wpłaceniu kwoty równej 1 % ceny zakupu. Zdaniem władz włoskich (pismo z dnia 5 czerwca 1988 r. i odpowiedź z dnia 1 lipca 1998 r.) na mocy ustawy nr 11/1988 nie została zawarta żadna umowa leasingu finansowego.
- (15) Z posiadanych przez Komisję informacji wynika, że od wejścia w życie pierwotnego programu pomocy przyznano kredyty na łączną kwotę 12 697 450 000 ITL (około 6,5 mln EUR). Ostatni kredyt został przyznany w grudniu 1991 r.

- (16) W swoim ostatnim piśmie z dnia 8 marca 2007 r. władze włoskie utrzymują, że kredyty udzielone na podstawie ustawy z 1988 r. dotyczyły zakupu statków o tonażu brutto między 24 a 138 ton; statki te miały być przeznaczone głównie na działalność przybrzeżnego transportu morskiego na rynku, który wówczas nie był jeszcze otwarty na konkurencję.

2.2. Wątpliwości dotyczące pierwotnego programu pomocy, stanowiącego przedmiot postępowania C 23/96

- (17) W dokumencie wszczynającym procedurę z dnia 24 czerwca 1996 r. Komisja, na podstawie posiadanych informacji, wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem z poniższych powodów:

- program pomocy zawierał przepisy dyskryminujące ze względu na narodowość, ponieważ wśród warunków przyznania pomocy przewidziano, że przedsiębiorstwa beneficjenci winny zatrudniać sardyński personel pokładowy,
- program był sprzeczny z zasadą swobody przedsiębiorczości, ponieważ ustanawiał między innymi warunek, że przedsiębiorstwa beneficjenci winny mieć siedzibę prawną w Sardynii,
- program obejmował pomoc, mającą na celu zachęcenie do inwestycji w sektorze żeglugi w sposób, który mógł powodować naruszenie przepisów wspólnotowych.

2.3. Program zmieniony ustawą nr 9 z dnia 15 lutego 1996 r.

- (18) W celu dostosowania ustawy nr 20/1951 do prawa wspólnotowego i dyrektyw w tym zakresie, ustawą regionalną nr 9 z dnia 15 lutego 1996 r. (zwaną dalej „ustawą nr 9/1996”) władze regionu zmieniły pierwotny program pomocy w sposób następujący:

- a) usunięto elementy dyskryminujące ze względu na narodowość;
- b) wprowadzono nowy warunek, na podstawie którego preferowane są środki transportu nowatorskie i o zaawansowanej technologii;
- c) wprowadzono zmiany techniczne: okres obowiązywania kredytów/leasingów finansowych nie może przekraczać dwunastu lat, a ich wartość winna być niższa niż 70 % poniesionych kosztów, przy czym

maksymalna wartość wynosi 40 mld ITL (około 20 mln EUR) na każdy statek; pomoc jest przyznawana w formie dopłaty do odsetek równej różnicy między ratą amortyzacji, obliczoną według stopy procentowej odniesienia dla kredytów dla sektora żeglugi we Włoszech a ratą obliczoną według wskaźnika równego 36 % ww. stopy procentowej odniesienia;

- d) wprowadzono system pozwalający na sprawdzanie, czy pomoc nie została przyznana dwukrotnie (przez władze krajowe i władze regionalne) dla tych samych kredytów/leasingów finansowych.

2.4. Wątpliwości wyrażone w ramach postępowania C 71/97

- (19) W swojej decyzji z dnia 14 listopada 1997 r. Komisja, choć przyjęła do wiadomości fakt, że zgłoszona pomoc nie zawierała już przepisów, które powodowałyby dyskryminację, polegającą na naruszeniu prawa przedsiębiorczości, wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności zmian ze wspólnym rynkiem z następujących powodów:

- ryzyka konfliktu z obowiązującymi wówczas przepisami wspólnotowymi dotyczącymi przemysłu stoczniowego ⁽⁵⁾,
- sprzeczności pomocy z obowiązującymi wówczas wytycznymi w zakresie pomocy państwa dla transportu morskiego ⁽⁶⁾,
- istnienia bezprawnej pomocy operacyjnej, przyznawanej w formie leasingów finansowych na warunkach ulgowych na zakup statków.

2.5. Decyzja Komisji nr 98/95/WE

- (20) Decyzją nr 98/95/WE Komisja, nie wypowiadając się na temat zmian wprowadzonych później, zakwalifikowała jako pomoc państwa pomoc przyznaną na mocy pierwotnego programu ze względu na fakt, że: a) „przedsiębiorstwa beneficjenci są zwolnione z kosztu, który w normalnych warunkach musiałyby ponieść (rynkowa stopa procentowa odsetek i inne koszty dodatkowe związane z kredytem lub leasingiem finansowym); b) koszt ten opłacany jest ze środków publicznych (w szczególności przez władze regionalne); c) pomoc jest selektywna (zarezerwowana wyłącznie dla przedsiębiorstw z sektora żeglugi); d) pomoc ma wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

⁽⁵⁾ Dyrektywa Rady 90/684/EWG z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego (Dz.U. L 380 z 31.12.1990) i rozporządzenie Rady (WE) nr 3094/95 z dnia 22 grudnia 1995 r. w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego (Dz.U. L 332 z 30.12.1995), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1904/96 (Dz.U. L 251 z 3.10.1996).

⁽⁶⁾ Pomoc finansowa i podatkowa na eksploatację statków zarejestrowanych we Wspólnocie, SEC(89) 921 wersja ostateczna z dnia 3 sierpnia 1989 r. i wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (Dz.U. C 205 z 5.7.1997).

(21) Jeżeli chodzi o lit. d), w decyzji o wszczęciu postępowania podkreślono, że „ponad 90 % towarów pochodzących z państw członkowskich jest transportowanych do Sardynii drogą morską, a ponad 90 % towarów pochodzących z Sardynii jest transportowanych do państw członkowskich tą samą drogą. Ponadto podkreślono, że przedsiębiorstwa z sektora żeglugi zarządzają 65 % przewozów turystycznych (pasażerów i pojazdów) między państwami członkowskimi a Sardynią”. Komisja zauważyła również, że władze włoskie w swoich uwagach nie zakwestionowały tych danych ani zakwalifikowania pomocy jako pomocy państwa w rozumieniu art. 92 ust. 1.

(22) W świetle powyższego Komisja stwierdziła, że:

a) pomoc finansowa przyznana na mocy ustawy nr 11/1988 stanowiła pomoc państwa w rozumieniu art. 92 ust. 1 Traktatu (obecnie art. 87 ust. 1);

b) pomoc została przyznana z naruszeniem art. 93 ust. 3 Traktatu WE (art. 88 ust. 3); i

c) w analizowanym przypadku nie miało zastosowania żadne z odstępstw przewidzianych w art. 92.

W związku z powyższym Komisja nakazała, by Włochy odzyskały pomoc przyznaną bezprawnie w ramach programu pomocy z 1988 r. (art. 2).

2.6. Wyrok z dnia 19 października 2000 r. i jego konsekwencje prawne

(23) Wyrokiem z dnia 19 października 2000 r. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich (wyrok w sprawach połączonych C-15/98 i C-105/99 *Republika Włochka i Sardegna Lines – Servizi Marittimi della Sardegna S.p.A. przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*)⁽⁷⁾ uchylił decyzję 98/95/WE ze względu na niewystarczające uzasadnienie istnienia zakłócenia wspólnotowej wymiany handlowej.

(24) Trybunał stwierdził, że Komisja, ograniczając się do stwierdzenia, że pomoc jest selektywna i ograniczona do sektora żeglugi w Sardynii oraz że transport towarów między kontynentem a Sardynią odbywa się w ponad 90 % drogą morską i że transport turystyczny (pasażerów i pojazdów) wykonywany jest w 65 % przez przedsiębiorstwa z sektora żeglugi, nie dostarczyła informacji dotyczących konkurencji między przedsiębiorstwami

sardyńskimi a przedsiębiorstwami z innych państw członkowskich. Zdaniem Trybunału Komisja w tym względzie nie uwzględniła okoliczności, że do dnia 1 stycznia 1999 r. żegluga przybrzeżna na wyspach Morza Śródziemnego była wyłączona z liberalizacji usług transportu morskiego w obrębie państw członkowskich.

(25) Trybunał podkreślił wreszcie, że Komisja mimo stwierdzenia, że pomoc dla sardyńskich armatorów naruszała fundamentalne zasady swobody przedsiębiorczości i zakazu dyskryminacji ze względu na narodowość, nie oparła się na tym naruszeniu, by udowodnić zakłócenie wymiany handlowej między państwami członkowskimi.

(26) Wyrok z dnia 19 października 2000 r. spowodował ponowne podjęcie formalnego postępowania, wszczętego decyzją z dnia 24 czerwca 1996 r. Komisja ma więc obowiązek przyjęcia nowej decyzji ostatecznej.

(27) Oprócz przyjęcia nowej decyzji w związku z uchyleniem przez Trybunał decyzji 98/95/WE Komisja winna wyrazić swoje stanowisko odnośnie do zmiany programu wprowadzonego ustawą nr 9/1996, będącego przedmiotem postępowania wyjaśniającego wszczętego w dniu 14 listopada 1997 r. Choć wcześniej Komisja zdecydowała analizować oddzielnie te dwa programy, to w niniejszej decyzji musi dokonać ich łącznej analizy, aby ocenić ich całkowity zakres.

3. KOMENTARZ WŁOCH

3.1. Uwagi dotyczące pierwotnego programu pomocy zgłoszone w ramach postępowania C 23/96

(28) W ramach postępowania C 23/96 pismem z dnia 31 października 1996 r. władze włoskie poinformowały Komisję o zmianach, jakie wniosły do pierwotnego programu pomocy, aby stał się on – ich zdaniem – zgodny z prawem wspólnotowym. Główna zmiana polegała na przyjęciu ustawy regionalnej nr 9/1996, która znosiła zapisy dyskryminujące ze względu na narodowość, a także te, które naruszały swobodę przedsiębiorczości. Władze włoskie poinformowały również Komisję o wprowadzeniu mechanizmu kontroli, mającego na celu wykluczenie dwukrotnego przyznania pomocy (przez władze krajowe i władze regionalne).

(29) Pismami z dnia 11 października 1996 r. i z dnia 22 stycznia 1997 r. władze regionalne uzasadniały konieczność pomocy, wynikającej ze zmienionej ustawy nr 9/1996, między innymi trudnymi warunkami gospodarczymi w Sardynii, regionie zakwalifikowanym do „celu 1”.

⁽⁷⁾ Rec. 2000, str. I-08855.

3.2. Uwagi dotyczące zmienionego programu pomocy zgłoszone w ramach postępowania C 71/97

- (30) Odnośnie do uwag przedstawionych w ramach postępowania C 71/97 władze włoskie przytaczały przede wszystkim argument o niemożliwości znajomości przepisów wspólnotowych, na które powoływała się Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego, podkreślając, że rozporządzenie Rady (WE) nr 3094/95⁽⁸⁾, zmienione rozporządzeniem Rady nr 1904/96, a także wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego z 1997 r. zostały opublikowane po przyjęciu ustawy nr 9/1996.
- (31) W drugiej kolejności Włochy podkreślały, że pomoc przewidziana ustawą nr 9/1996 nie została wprowadzona i że nie zostało podjęte żadne zobowiązanie finansowe względem osób trzecich. Ponadto Włochy utrzymywały, że przewidziana pomoc była konieczna, by zaradzić brakowi korzyści skali w sektorze transportu towarowego i pasażerskiego w regionie wyspiarskim, jakim jest Sardynia.
- (32) W podsumowaniu władze włoskie zadeklarowały gotowość do zmiany treści ustawy i do dostosowania się do wszystkich obowiązujących przepisów wspólnotowych.

4. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

4.1. Ocena pierwotnego programu pomocy, mającego zastosowanie w latach 1988–1996

Istnienie nowej bezprawnej pomocy państwa

- (33) Komisja uważa, że nie zgłaszając przedmiotowej pomocy na rzecz przedsiębiorstw zarejestrowanych w Sardynii, zamierzających budować, kupować, przebudowywać lub remontować statki, władze włoskie nie wypełniły zobowiązania wynikającego z art. 88 ust. 3 Traktatu (dawny art. 93 ust. 3). Choć pomoc została ustanowiona przed wejściem w życie Traktatu, ustawa nr 11/1988 zmieniła w znacznym stopniu program pomocy, ustanowiony ustawą nr 20/1951 i nr 15/1954. Zmiany wprowadzone w 1988 r. powinny więc być zostać zgłoszone Komisji i stanowią zatem nową pomoc niezgłoszoną. Takie zakwalifikowanie nie zostało zresztą zakwestionowane przez władze włoskie w ich uwagach przedstawionych w związku ze wszczęciem postępowania z dnia 24 czerwca 1996 r. i dlatego niniejsza decyzja utrzymuje tę kwalifikację.
- (34) Komisja stwierdza, że analizowana pomoc stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Przedsiębiorstwa sardyńskie były faktycznie beneficjentami ulgowych stóp procentowych odsetek względem stóp rynkowych oraz pomniejszenia dodatkowych kosztów związanych z kredytami i leasingami finansowymi; były więc one beneficjentami wyłączenia kosztów, które w normalnych warunkach musiałyby ponieść. Komisja zauważa, że koszt ten został poniesiony ze środków publicznych i że pomoc była selektywna, ponieważ była zarezerwowana dla przedsiębiorstw, działających w sektorze żeglugi i mających siedzibę w Sardynii.

- (35) Komisja zauważa ponadto, że środek wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Pomoc ustanowiona przez władze włoskie dotyczy bowiem wszystkich sardyńskich przedsiębiorstw z sektora żeglugi, niezależnie od tego, czy zajmują się transportem przybrzeżnym czy międzynarodowym. O ile prawdą jest, że rozporządzenie nr 3577/92⁽⁹⁾, które zliberalizowało rynek usług kabotażu morskiego w obrębie Wspólnoty, wyłączyło z liberalizacji kabotaż z wyspami Morza Śródziemnego do dnia 1 stycznia 1999 r., to równie prawdziwe jest, że zakres zastosowania rozporządzenia nie wyklucza zmian w wymianie handlowej na rynku usług morskich między różnymi państwami członkowskimi, w szczególności Francją, Hiszpanią i Włochami kontynentalnymi. W związku z tym należy stwierdzić, że przedmiotowa pomoc nie ograniczała się do kabotażu, tj. do usług morskich świadczonych w obrębie włoskich wód terytorialnych, zliberalizowanego od dnia 1 stycznia 1999 r., ale dotyczyła też sardyńskich przedsiębiorstw z sektora żeglugi, które świadczyły usługi międzynarodowego transportu morskiego, zliberalizowanego od roku 1986⁽¹⁰⁾ i że w związku z tym mogły działać na zasadach konkurencji z innymi operatorami ze Wspólnoty.
- (36) Z danych posiadanych przez Komisję⁽¹¹⁾ wynika również, że w latach 1992–1997 istniał między innymi transport morski statkami towarowymi (i statkami wycieczkowymi), wypływającymi i dopływającymi do portów Sardynii w innych kierunkach i z innych kierunków w obrębie Wspólnoty i poza nią. W szczególności należy wspomnieć o istnieniu francuskiego przedsiębiorstwa, które pływało z Tuluzy do Sardynii oraz dwóch przedsiębiorstw włoskich, płynących z Korsyki do Sardynii. Takie okoliczności wskazują, że w tym okresie (lata 1988–1996) istniał wpływ na wymianę handlową w zakresie usług międzynarodowych transportu morskiego między Włochami a niektórymi państwami członkowskimi.
- (37) W swoim ostatnim piśmie z dnia 8 marca 2007 r. władze włoskie utrzymują, że finansowanie udzielone na podstawie ustawy nr 11/1988 dotyczyło „zakupu statków o tonażu brutto od 24 do 138 ton”; statki te miały być przeznaczone głównie na działalność morskiego transportu przybrzeżnego na rynku, który wówczas nie był otwarty na konkurencję. Z danych wynika jednak, że co najmniej w dwóch przypadkach pomoc została przeznaczona na zakup promów do transportu pasażerów i samochodów między Sardynią a kontynentem, które mogły stanowić konkurencję dla innych krajowych i wspólnotowych operatorów. Władze włoskie oświadczyły, że nie dysponują żadnymi danymi dotyczącymi ruchu pasażerskiego i towarowego między Sardynią a pozostałą częścią Włoch z jednej strony a Sardynią i innymi państwami Wspólnoty z drugiej strony w analizowanym okresie.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986).

⁽¹¹⁾ Dane zarejestrowane przez Kapitanat portu w Olbii.

⁽⁸⁾ Patrz: przyp. 5.

- (38) Należy ponadto zauważyć, że rozporządzenie w sprawie kabotażu nr 3577/92 nie wykluczało również istnienia konkurencji między przedsiębiorstwami na rynku transportu morskiego między Sycylią a półwyspem włoskim w okresie poprzedzającym dzień 1 stycznia 1999 r., ponieważ zagraniczne przedsiębiorstwa miały prawo świadczenia usług kabotażu morskiego we Włoszech, rejestrując swoje statki w danym państwie członkowskim, nie mogąc jednak korzystać z pomocy zarezerwowanej dla armatorów sycylijskich. Skutkiem tego systemu było zniechęcenie przedsiębiorstw z sektora żeglugi z innych państw członkowskich do otwierania we Włoszech filii, by świadczyć usługi kabotażu morskiego dla Sycylii, zważywszy że i tak nie mogłyby być beneficjentami przedmiotowej pomocy i musiałyby konkurować z innymi operatorami, którzy natomiast mogli tę pomoc otrzymać.
- Niemożliwość zastosowania odstępstw, o których mowa w art. 87 ust. 2 i 3*
- (39) Z poniżej wymienionych powodów nie może być zastosowane żadne z odstępstw przewidzianych w art. 87 ust. 2 i 3 (dawny art. 92 ust. 2 i 3).
- (40) Władze włoskie stwierdzają, że pomoc była konieczna, by umożliwić rozwój regionu, charakteryzującego się trudnymi warunkami gospodarczymi.
- (41) Choć Sycylia jest regionem kwalifikującym się do pomocy regionalnej, odstępstwo przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu nie może być zastosowane, ponieważ przedmiotowa pomoc nie została przyznana jako pomoc ukierunkowana na wspieranie rozwoju regionalnego, ale ograniczała się do sprzyjania wyłącznie przedsiębiorstwom z sektora żeglugi. Władze włoskie nie przedstawiły wystarczających dowodów na to, w jaki sposób pomoc na rzecz sycylijskich przedsiębiorstw z sektora żeglugi miałyby się przyczynić do rozwoju regionu w rozumieniu przepisów wspólnotowych, mających zastosowanie w tamtym okresie, tj. komunikatu Komisji w sprawie sposobu stosowania postanowień art. 92 ust. 3 lit. a) i c) wobec pomocy regionalnej⁽¹²⁾. Mimo że Sycylia figuruje na liście regionów podlegających celom art. 92 ust. 3 lit. a) (patrz załącznik I do ww. komunikatu), to nie zostało udowodnione, że pomoc jest konieczna jako pomoc na inwestycję początkową lub na tworzenie miejsc pracy ani też, że pomoc można uznać za pomoc operacyjną, ograniczoną w czasie i mającą na celu zrekompensowanie tymczasowo lub trwale niekorzystnych warunków w regionie, umożliwiającą trwały i zrównoważony rozwój, niepowodującą nadmiaru wydajności w przedmiotowym sektorze.
- (42) Ponadto w komunikacie stwierdza się, że wszelka pomoc regionalna musi być zgodna z wytycznymi wspólnotowymi dla poszczególnych sektorów przemysłu, jak np. przemysł stoczniowy, co nie ma miejsca w przypadku przedmiotowego programu pomocy, jak zostanie wykazane poniżej.
- (43) Pomoc nie może więc podlegać odstępstwu przewidzianemu w art. 87 ust. 3 lit. a).
- (44) Nie można również powołać się na odstępstwo z art. 87 ust. 3 lit. c), dotyczące pomocy przeznaczonej na ulgi na rozwój niektórych rodzajów działalności gospodarczej, ponieważ przedmiotowa pomoc nie jest zgodna z wytycznymi wspólnotowymi obowiązującymi w latach 1988–1996. Przepisy obowiązujące wówczas w tym zakresie, tzn. załącznik I rozdz. II wytycznych z 1989 r. w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego⁽¹³⁾, przewidywały, że pomoc ta mogła być przyznawana pod warunkiem, że nie zakłóci warunków wymiany handlowej w sposób sprzeczny z wspólnym interesem. Ustęp siódmy ww. wytycznych stanowi: „(...) wspólnemu interesowi służyłyby środki skierowane przede wszystkim na utrzymanie statków pod banderą wspólnotową, tj. przeciwdziałające tendencji używania bander państw trzecich, w szczególności poprzez poprawę wyposażenia technicznego a w drugiej kolejności poprzez zatrudnianie w jak największej liczbie marynarzy ze Wspólnoty na pokładach tych statków”. W analizowanym przypadku władze włoskie nie dostarczyły wystarczających informacji, by udowodnić, że pierwotny program regionu Sycylii mógł być uzasadniony poprawą bezpieczeństwa statków lub utrzymaniem miejsc pracy marynarzy ze Wspólnoty.
- (45) Ponadto załącznik I rozdz. II ust. 6 ww. wytycznych z 1989 r. w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego przewidywał, że pomoc mogła być wypłacana przedsiębiorstwom na budowę, przebudowę lub remonty statków tylko pod warunkiem, że nie przekraczałyby limitów ustanowionych w przepisach wspólnotowych, a w szczególności w dyrektywie Rady 87/167/EWG z dnia 26 stycznia 1987 r. w sprawie pomocy dla przemysłu stoczniowego⁽¹⁴⁾, którą zastąpiła dyrektywa Rady 90/684/EWG⁽¹⁵⁾ i rozporządzenie Rady (WE) nr 3094/95⁽¹⁶⁾. Artykuł 4 dyrektywy 87/167/EWG stanowił, co następuje: pomoc produkcyjna na rzecz przemysłu stoczniowego może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem pod warunkiem, że łączna kwota pomocy przyznanej na jedną umowę nie przekroczy, jako ekwiwalent dotacji, wartości maksymalnej wspólnej, wyrażonej jako wartość procentowa wartości umownej przed przyznaniem pomocy, zwanej dalej „wartością maksymalną”.
- (46) W związku z tym władze krajowe winny zagwarantować przestrzeganie przepisów wspólnotowych w zakresie pomocy dla stoczni, od których Komisja nie może zrobić odstępstwa. Ponieważ fakt przestrzegania przepisów wspólnotowych stanowi w sposób oczywisty warunek zgodności przedmiotowej pomocy, winien on być udowodniony przez państwo członkowskie przez dostarczenie „wszystkich elementów pozwalających [Komisji] upewnić się, że zachodzą przesłanki do wymaganego odstępstwa” (TSWE), Włochy/Komisja, sprawa C-364/90, Rec. 1993, str. I-2097, pkt 20 i nast.).

⁽¹²⁾ Komunikat Komisji w sprawie sposobu stosowania postanowień art. 92 ust. 3 lit. a) i c), w szczególności rozdział I, ust. 6 (Dz.U. C 212 z 12.8.1988), zmieniony w 1990 r. i 1994 r. (Dz.U. C 163 z 4.7.1990 i Dz.U. C 364 z 20.12.1994).

⁽¹³⁾ SEC(89) 921 wersja ostateczna z dnia 3 sierpnia 1989 r.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 69 z 12.3.1987, str. 55.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 380 z 31.12.1990, str. 27.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 332 z 30.12.1995, str. 1 Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1904/96 (Dz.U. L 251 z 3.10.1996, str. 5).

- (47) Ponieważ władze włoskie nie dostarczyły żadnych informacji odnośnie do faktu, że całkowita wartość przyznanej pomocy nie przekracza wartości maksymalnej przewidzianej w art. 4 dyrektywy 87/167/EWG⁽¹⁷⁾ i wobec braku jakiegokolwiek innej informacji odnośnie zgodności pierwotnego programu zarówno z ww. dyrektywą, jak i z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 3094/95⁽¹⁸⁾, Komisja zmuszona jest stwierdzić, że pomoc nie jest zgodna nawet z przepisami dotyczącymi przemysłu stoczniowego⁽¹⁹⁾.
- (48) Ponadto na odstępstwa te nie można się powoływać, by wyrazić zgodę na program pomocy sprzeczny z ogólnymi zasadami Traktatu. Komisja uważa, że pomoc dla sardyńskich armatorów jest faktycznie niezgodna z prawem wspólnotowym ze względu na fakt, że niektóre z warunków dodatkowych wprowadzonych ustawą nr 11/1988 naruszały podstawowe zasady swobody przedsiębiorczości (art. 52) oraz zakaz jakiegokolwiek dyskryminacji ze względu na narodowość (art. 6 i art. 48 ust. 2).
- (49) Z naruszeniem postanowień art. 52 Traktatu program pomocy stanowił faktycznie nie tylko, że przedsiębiorstwo beneficjent winno mieć siedzibę w Sardynii, ale również, że siedziba administracyjna i działalność w zakresie transportu morskiego, a także ewentualnie główne magazyny, składy i wyposażenie dodatkowe winny w sposób stały znajdować się w jednym z portów regionu. Ponadto program przewidywał również, że wszystkie statki przedsiębiorstwa beneficjenta (a nie tylko te, dla których przydzielone były pożyczki w ramach programu pomocy) winny być zarejestrowane w Sardynii.
- (50) Ponadto, jak wynika z art. 99 lit. e) ustawy nr 11/1988 i jak podkreślił Trybunał Sprawiedliwości w swoim wyroku z dnia 19 października 2000 r. (pkt 19),

⁽¹⁷⁾ Artykuł 4 przewiduje, co następuje: Pomoc produkcyjna na budowę i przebudowę statków może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem pod warunkiem, że łączna kwota pomocy przyznanej na jedną umowę nie przekroczy, jako ekwiwalent dotacji, wartości maksymalnej wspólnej, wyrażonej jako wartość procentowa wartości umownej przed przyznaniem pomocy, zwanej dalej „wartością maksymalną”.

⁽¹⁸⁾ Ustęp 1: Pomoc w przemyśle stoczniowym i adaptacji statków z wyłączeniem przemysłu remontowego, przyznawana armatorom lub osobom trzecim w postaci pożyczek i gwarancji państwowych, może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeśli jest zgodna z ustaleniami OECD w sprawie kredytów eksportowych dla statków lub każdą inną umową zmieniającą lub zastępującą te ustalenia. [...] Ustęp 3: Pomoc przyznawana przez państwo członkowskie swoim armatorom lub stronom trzecim w tym Państwie na budowę lub konwersję statków nie może zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji w zakresie składania zamówień między stoczniami w tym państwie członkowskim a stoczniami w innych państwach członkowskich. W trakcie składania zamówień, pomoc przyznawana przez dane państwo członkowskie na rzecz swoich armatorów lub stron trzecich w tym Państwie dla przemysłu stoczniowego lub adaptacji statków nie może zniekształcić ani zagrażać zniekształceniu konkurencji między stoczniami w tym państwie członkowskim i stoczniami innych państw członkowskich.

⁽¹⁹⁾ Ponadto odnośnie zastosowania przepisów dotyczących przemysłu stoczniowego należy zauważyć, jak podkreślał rzecznik generalny w swoim podsumowaniu (pkt 34–38), że chociaż pomoc dla przemysłu stoczniowego może obejmować pomoc dla armatorów, to Komisja prawidłowo uznała program pomocy z 1988 r. za pomoc dla armatorów, która winna być analizowana jedynie w świetle mniej obciążającego obowiązku narzuconego przez Traktat, ponieważ władze włoskie nie dopełniły obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 11 ww. dyrektywy.

w przypadku statków o tonażu większym niż 250 ton przedsiębiorstwo winno zatrudniać pewną minimalną liczbę marynarzy, zarejestrowanych na ogólnej zmianie sardyńskiego portu wyposażenia statku. Beneficjent miał więc obowiązek zatrudnienia określonego procentu części lokalnych marynarzy, nawet jeśli marynarze innego pochodzenia byliby w stanie wykonać przewidzianą pracę, co naruszało w ten sposób zasadę zakazującą wszelkiej dyskryminacji ze względu na narodowość. Wynika stąd, że przedmiotowa pomoc jest sprzeczna z podstawowymi zasadami prawa wspólnotowego.

4.2. Ocena pierwotnego programu pomocy zmienionego na mocy ustawy nr 9 z dnia 15 lutego 1996 r., obowiązującej od 1996 r.

Istnienie pomocy państwa

- (51) Komisja uważa, że program pomocy zmieniony ustawą nr 9/1996 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 z następujących powodów: a) przedsiębiorstwa beneficjenci są zwolnione z kosztu, który w normalnych warunkach musiałyby ponieść; zwolnienie to polega na przyznaniu ulgi w odniesieniu do stopy procentowej odsetek i innych kosztów dodatkowych związanych z kredytem lub leasingiem finansowym; b) koszt ten w dalszym ciągu ponoszony jest ze środków publicznych; c) pomoc jest selektywna, ponieważ w dalszym ciągu zarezerwowana jest wyłącznie dla przedsiębiorstw z sektora żegluga, oraz d) pomoc ma wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ zmieniony program dotyczy przedsiębiorstw z sektora żegluga, zamierzających budować, kupować i przebudowywać statki do transportu towarów i pasażerów z i do portów Sardynii i innych wysp sardyńskich. Jak już wskazano wcześniej, przedsiębiorstwa, które mogą być beneficjentami pomocy, nie działają faktycznie tylko na rynku kabotażu, zliberalizowanym od dnia 1 stycznia 1999 r., ale także na rynku międzynarodowego transportu morskiego, zliberalizowanym od 1986 r.⁽²⁰⁾ W każdym razie nie ma żadnych wątpliwości co do faktu, że pomoc ta, ciągle obowiązując, w dalszym ciągu wpływa na konkurencję w sektorze całkowicie zliberalizowanym od 1999 r.
- (52) Z informacji przekazanych przez władze włoskie w październiku 1996 r. i w styczniu 1997 r. wynika, że żaden beneficjent nie otrzymał pomocy na mocy ustawy nr 9/1996. Ze względu na fakt, że pomoc taka nie była w przeszłości przyznawana, Komisja uznaje, że nie jest konieczne ocenianie w niniejszej decyzji zgodności z obowiązującymi wówczas przepisami wspólnotowymi. Niemniej, ponieważ pomoc taka mogłaby zostać przyznana w przyszłości, konieczne jest sprawdzenie jej zgodności z obowiązującymi przepisami wspólnotowymi, tj. z wytycznymi wspólnotowymi w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego 2004⁽²¹⁾ (zwanymi dalej: „wytycznymi wspólnotowymi z 2004 r.”).

⁽²⁰⁾ Rozporządzenie rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r., stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986).

⁽²¹⁾ Komunikat Komisji C(2004) 43 – Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004).

Niezgodność zgłoszonej pomocy

- (53) Zmieniony program pomocy nie zawiera już przepisów dyskryminujących ze względu na narodowość ani naruszających zasadę swobody przedsiębiorczości. Komisja uważa jednak, że zmieniony program nie spełnia warunków, ustanowionych w wytycznych wspólnotowych z 2004 r. i nie może podlegać odstępstwom, o których mowa w art. 87 ust. 3 lit. a) i c) z poniższych powodów.
- (54) Zgodnie z ust. 5 wytycznych wspólnotowych z 2004 r. pomoc ogólnie wypłacona na modernizację floty może faktycznie spowodować zakłócenie konkurencji. W analizowanym przypadku Komisja uważa, że przedmiotowa pomoc nie wchodzi w zakres reformy strukturalnej, mającej na celu zmniejszenie ogólnej zdolności i że nie jest również przeznaczona na poprawę wyposażenia pokładowego statków czy też na wspieranie użytkownika bezpieczniejszych statków. W tym względzie okoliczność, że zgodnie ze zmienionymi zasadami programu pomoc jest przeznaczona na „środki transportu nowatorskie i wykorzystujące zaawansowaną technologię”, nie pozwala ocenić, w sytuacji braku definicji tych technologii i odpowiadających im wydatków, rzeczywistego zakresu wprowadzonych zmian.
- (55) Komisja uważa, że program nie może również być zakwalifikowany jako pomoc regionalna w myśl ust. 6 regionalnych wytycznych wspólnotowych. Choć Sardynia jest faktycznie regionem znajdującym się w niekorzystnej sytuacji, władze włoskie nie wykazały w stopniu wystarczającym, że region osiągnie korzyści z przedmiotowego programu (rozdz. 5 ust. 4 wytycznych wspólnotowych z 2004 r.) ani też, że program jest zgodny z obowiązującymi przepisami wspólnotowymi w sprawie pomocy regionalnych ⁽²²⁾.
- (56) Ponadto Komisja uważa, że z już wymienionych powodów, program pomocy powoduje szkodę gospodarczej wymianie między państwami członkowskimi i zakłóca konkurencję między nimi w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem (rozdz. 2 wytycznych wspólnotowych z 2004 r.).
- (57) Komisja zauważa ponadto, że zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi z 2004 r., ewentualna pomoc na inwestycje musi być zgodna z przepisami wspólnotowymi, mającymi zastosowanie do przemysłu stoczniowego, tj. z rozporządzeniem (WE) nr 1540/98 ⁽²³⁾. Należy zauważyć, że art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi: „Do dnia 31 grudnia 2000 r. pomoc operacyjna na budowę i przebudowę statków, ale nie na remonty statków, może być uznawana za zgodną ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem, że łączna kwota pomocy na jedną umowę (w tym ekwiwalent dotacji z jakiegokolwiek pomocy przyznanej armatorowi lub osobom trzecim) nie przekracza jako ekwiwalent dotacji wartości maksymalnej wspólnej, wyrażonej jako wartość procentowa wartości umownej przed przyznaniem pomocy [...]”. Zważywszy na okoliczność, że Włochy nie dostarczyły żadnej informacji odnośnie do faktu, czy łączna wartość wszystkich rodzajów pomocy przyznanych na każdą umowę nie przekracza, jako ekwiwalent dotacji, wartości maksymalnej wspólnej, wyrażonej jako wartość procentowa wartości umownej przed przyznaniem pomocy, nieuchronne jest stwierdzenie, że pomoc nie jest zgodna z przepisem art. 3 ust. 1.
- (58) Ponadto zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1540/98: „Pomoce w formie ulg kredytowych przyznane przez państwo armatorom krajowym i zagranicznym lub osobom trzecim na budowę lub przebudowę statków mogą być uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem i nie wliczać się do wartości maksymalnej, jeśli są zgodne z uchwałą Rady OECD z dnia 3 sierpnia 1981 r. (porozumienie w sprawie kredytów eksportowych na statki) lub z ewentualnym porozumieniami zastępującymi lub zmieniającymi ww. porozumienie”. Komisja posiada jednak informacje, że pomoce przewidziane w zmienionym programie są zgodne z uchwałą Rady OECD z dnia 3 sierpnia 1981 r.
- (59) W myśl art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1540/98 pomoc przyznana na innowacje w istniejących stocznich budujących, przebudowujących i remontujących statki może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem do maksymalnej intensywności 10 % brutto pod warunkiem, że jest związana z przemysłowym zastosowaniem nowatorskich wyrobów i procesów, które są faktycznie i zasadniczo nowe, tj. nie są powszechnie używane przez innych operatorów z tego sektora w obrębie Unii Europejskiej oraz niosą ze sobą ryzyko technologicznego lub przemysłowego niepowodzenia. Pomoc ta winna ponadto ograniczać się do pokrycia kosztów na inwestycje i na działalność rozwoju bezpośrednio i wyłącznie związanych z częścią nowatorską projektu, a ich kwota i intensywność winny być ograniczone do niezbędnego minimum, uwzględniając stopień ryzyka związany z projektem. Jak już natomiast wykazano wcześniej, okoliczność, że zgodnie z zasadami zmienionego programu pomoc jest przeznaczona na „środki transportu nowatorskie i wykorzystujące zaawansowaną technologię”, nie pozwala ocenić, w sytuacji braku definicji tych technologii i odpowiadających im wydatków, rzeczywistego zakresu wprowadzonych zmian. W konsekwencji Komisja musi stwierdzić, że nawet zmieniony program pomocy nie jest zgodny z przepisami dotyczącymi przemysłu stoczniowego.
- (60) Wreszcie odstępstwa, o których mowa w art. 92 ust. 3 lit. a) i c), nie mogą być stosowane, ponieważ to władze krajowe winny zagwarantować przestrzeganie przepisów wspólnotowych w zakresie pomocy dla przemysłu stoczniowego, od których Komisja nie może zrobić odstępstwa. Ponieważ fakt przestrzegania przepisów wspólnotowych stanowi w sposób oczywisty warunek zgodności przedmiotowej pomocy, winien on być udowodniony przez państwo członkowskie przez dostarczenie wszystkich elementów, pozwalających Komisji sprawdzić, czy zachodzą przesłanki do wymaganego odstępstwa.

⁽²²⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, str. 13).

⁽²³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1540/98 z dnia 29 czerwca 1998 r. ustanawiające nowe zasady dotyczące pomocy dla przemysłu stoczniowego (Dz.U. L 202 z 18.7.1998).

Wnioski

- (61) Podsumowując, należy stwierdzić, że pierwotny program pomocy w formie, w jakiej był stosowany w okresie 1988–1996, jest bezprawny i niezgodny ze wspólnym rynkiem.
- (62) Z powyższego wynika, że kwota pomocy związana z przyznaniem kredytów (na łączną kwotę 12 697 450 000 ITL) na warunkach ulgowych na mocy ustawy regionalnej nr 11/1988, winna być zwrócona przez beneficjentów według procedur i przepisów prawa włoskiego. Zważywszy, że żadna kwota nie została wypłacona z tytułu leasingu finansowego, nie ma konieczności zarządzania jej zwrotu.
- (63) Pomoc, która ma zostać odzyskana, obejmuje odsetki naliczane od dnia, w którym pomoc została udostępniona beneficjentom, do dnia zwrotu.
- (64) Ponieważ Komisja nie była w stanie oszacować bezpośrednio elementu pomocowego ani całkowitej kwoty pomocy do odzyskania od każdego z beneficjentów, obowiązkiem władz włoskich jest oszacowanie tych elementów i poinformowanie Komisji, jakie kwoty mają być odzyskane od każdego z beneficjentów.
- (65) Jeżeli chodzi o program pomocy zmieniony ustawą nr 9/1996 i obowiązujący od 1996 r., Komisja stwierdza, że żadna pomoc nie została wypłacona od tego roku, ale stwierdza również, że pomoc ta stanowi pomoc państwa niezgodną ze wspólnym rynkiem. Zważywszy na fakt, że żadna kwota nie została wypłacona z tego tytułu, nie ma konieczności zarządzania jej zwrotu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa w formie kredytów i leasingów finansowych przyznawana przedsiębiorstwom z sektora żegluga na mocy ustawy regionalnej regionu Sardynii nr 20 z dnia 15 maja 1951 r. w brzmieniu zmienionym ustawą nr 11 z dnia 4 czerwca 1988 r. jest niezgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 2

1. Włochy podejmą wszystkie konieczne działania, aby odzyskać od beneficjentów pomoc, o której mowa w art. 1,

przyznaną bezprawnie i odpowiadającą różnicy między całkowitą kwotą, jaką beneficjenci musieliby zapłacić jako odsetki i koszty dodatkowe w normalnych warunkach rynkowych według stawek stosowanych w okresie, w którym kredyty były przyznawane, a całkowitą kwotą odsetek i kosztów dodatkowych faktycznie zapłaconych przez tych beneficjentów.

2. Windykacja pomocy nastąpi niezwłocznie według postępowania krajowego, jeśli możliwe będzie natychmiastowe i rzeczywiste wykonanie niniejszej decyzji. Kwota pomocy podlegająca windykacji obejmuje odsetki, które zostaną obliczone od dnia udostępnienia pomocy beneficjentowi do jej zwrotu.

3. W odniesieniu do rat kredytów jeszcze niespłaconych na dzień ogłoszenia niniejszej decyzji Włochy podejmą konieczne działania, by saldo tych rat zostało spłacone przez kredytobiorcę na normalnych warunkach rynkowych.

Artykuł 3

Pomoc państwa w formie kredytów i leasingów finansowych przewidziana na rzecz przedsiębiorstw z sektora żegluga ustawą regionu Sardynii nr 20 z dnia 15 maja 1951 r. w brzmieniu zmienionym ustawą regionalną nr 9 z 1996 r. jest niezgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 4

Włochy znoszą pomoc, o której mowa w art. 1 i 3.

Artykuł 5

W ciągu dwóch miesięcy od daty powiadomienia o niniejszej decyzji Włochy informują Komisję o środkach podjętych w celu dostosowania się do decyzji.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia, 10 lipca 2007 r.

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący