II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2020/1411

ze dne 2. března 2020

o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia)

(oznámeno pod číslem C(2020) 1108)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. **Postup**

1.1. **Rozhodnutí Komise 2005/163/ES**

(1) V důsledku četných stížností se Komise v roce 1999 rozhodla zahájit postup podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU"), který se týkal podpor poskytovaných šesti společnostem bývalé skupiny Tirrenia, jmenovitě Tirrenia di Navigazione S.p.A. (dále jen „Tirrenia"), Adriatica di Navigazione S.p.A. (dále jen „Adriatica"), Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (dále jen „Caremar"), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A (dále jen „Saremar"), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Toremar") a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Siremar"). V té době tyto společnosti ovládala veřejná společnost Finmare, která držela akciový kapitál společnosti Tirrenia, která naopak vlastnila regionální společnosti Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar.

(2) Tyto podpory měly formu subvence přímo poskytované každé společnosti skupiny za účelem udržení služeb námořní dopravy poskytovaných těmito společnostmi na základě šesti smluv o veřejných službách uzavřených v roce 1991 s Italskou republikou („dále jen „počáteční úmluvy"). Účelem těchto počátečních úmluv bylo zajistit poskytování služeb námořní dopravy, z nichž většina spočívala v zajištění spojení mezi pevninskou Itálií, Sicílií, Sardinií a ostatními italskými ostrovy o menší velikosti.

(3) Dopisem ze dne 6. srpna 1999 Komise informovala Itálii o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení"). V dopise ze dne 28. září 1999 poskytly italské orgány své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

([1]) Úř. věst. C 306, 23.10.1999, s. 2.

(4) Poté, co bylo rozhodnutí o zahájení řízení zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]), předložilo Komisi své připomínky několik soukromých provozovatelů. Tyto připomínky byly zaslány italským orgánům, aby se k nim mohly vyjádřit.

(5) Dne 18. října 1999 Itálie předložila Soudnímu dvoru návrh na zrušení rozhodnutí o zahájení řízení v části, ve které se nařizuje ukončení podpory. Projednávaná věc byla zapsána do rejstříku pod číslem C-400/99. Kromě toho dne 19. října 1999 podaly společnosti Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar u Tribunálu návrh na zrušení celého rozhodnutí o zahájení řízení na základě čl. 230 odst. 4 Smlouvy o ES (nyní čl. 263 odst. 4 SFEU). Tento návrh byl zaevidován pod číslem jednacím T-246/99.

(6) Rozsudkem ze dne 10. května 2005 ve věci C-400/99 Soudní dvůr zrušil rozhodnutí o zahájení řízení „v rozsahu, ve kterém s sebou neslo pozastavení daňového režimu vztahujícímu se na skupinu Tirrenia v souvislosti se zásobováním jejích plavidel pohonnými hmotami a motorovým olejem“ až do okamžiku oznámení rozhodnutí o ukončení řízení týkajícího se dotyčného podniku italským orgánům ([3]). Ve zbývající části byla žaloba zamítnuta.

(7) Rozsudkem ze dne 20. června 2007 ve věci T-246/99 ([4]) Tribunál zamítl návrh podaný společnostmi Tirrenia a Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar na zrušení celého rozhodnutí o zahájení řízení.

(8) Během fáze vyšetřování italské orgány požádaly, aby přezkoumávání spisu skupiny Tirrenia bylo rozčleněno tak, aby bylo prvořadě rozhodnuto s konečnou platností o společnosti Tirrenia. Tento požadavek byl odůvodněn záměrem italských orgánů přistoupit k privatizaci této skupiny počínaje právě společností Tirrenia a snahou urychlit tento postup u této společnosti.

(9) Ohledně této žádosti Komise zjistila, že společnost Tirrenia sice zaujímala uvnitř skupiny vůdčí postavení na poli finančních a obchodních strategií, avšak těchto tehdejších šest společností skupiny, právně samostatných, působilo na zeměpisně oddělených segmentech trhu, na něž působil různě silný konkurenční tlak jak ze strany soukromých italských provozovatelů, tak ze strany provozovatelů ostatních členských zemí. Komise dále zjistila, že subvence poskytované italskými orgány v souladu s počátečními úmluvami uvedenými v 2. bodě odůvodnění byly vypočítávány tak, aby vyrovnávaly čistou provozní ztrátu vykazovanou při obsluhování těchto námořních tras každou z uvedených společností a byly přímo čerpány těmito společnostmi, aniž by přecházely přes společnost Tirrenia. Konečně, další opatření představující podporu, která byla předmětem řízení – investiční podpora a podpora daňového charakteru – vyžadovala samostatnou analýzu u každé společnosti skupiny. Z tohoto důvodu Komise měla za to, že může přijmout požadavek italských orgánů, a rozhodnutím č. 2001/851/ES ([5]) uzavřela řízení zahájené v části podpory poskytované společnosti Tirrenia („rozhodnutí z roku 2001“).

(10) Ve vztahu k podpoře poskytnuté Itálií zbývajícím pěti společnostem skupiny Tirrenia (tj. Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar, dále „regionální společnosti“) zůstalo řízení otevřené. Během různých dvoustranných jednání v letech 2001 až 2003 poskytly italské orgány informace o každé z námořních tras provozovaných uvedenými společnostmi, a to včetně zvláštních prvků dotčených trhů, trendů přepravního provozu, přítomnosti případných konkurenčních soukromých společností a změn výše veřejného financování poskytovaného každé ze společností.

(11) Dále řada stěžovatelů, zvláště někteří soukromí provozovatelé působící v Neapolském zálivu v konkurenčním postavení se společností Caremar, zaslala Komisi v měsících lednu, únoru a září 2003 doplňující informace obsahující nové skutečnosti, které je třeba zohlednit v rámci dotčeného řízení. Italské orgány byly vyzvány, aby se k těmto doplňujícím skutečnostem vyjádřily. K bilaterální schůzce došlo dne 20. října 2003 a v jejím důsledku na sebe italské orgány převzaly určité závazky týkající se řady rychlých námořních spojů provozovaných společností Caremar v Neapolském zálivu. Tyto závazky byly písemně vyhotoveny sdělením ze dne 29. října 2003 přijatým Komisí dne 31. října 2003 a potvrzeny dopisem ze dne 17. února 2004. Pokud jde o společnost Adriatica, italské orgány předložily Komisi doplňující informace faxem ze dne 23. února 2004.

([2]) Viz poznámka pod čarou 1.

([3]) Rozsudek ze dne 10. května 2005, Italská republika v. Komise Evropských společenství, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, bod 34.

([4]) Rozsudek ze dne 20. června 2007, Tirrenia di Navigazione SpA a další v. Komise Evropských společenství, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Commission Decision 2001/851/EC of 21 June 2001 on the State aid awarded to the Tirrenia di Navigazione shipping company by Italy (Úř. věst. L 318, 4.12.2001, s. 9).

(12) Konečně také rozhodnutím 2005/163/ES ([6]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2005“) Komise prohlásila vyrovnávací platbu, kterou Itálie poskytla regionálním společnostem, za částečně slučitelnou s vnitřním trhem, částečně slučitelnou pod podmínkou dodržování určitých závazků ze strany italských orgánů a částečně neslučitelnou. Komise uložila vymáhání té části podpory, která byla prohlášena za neslučitelnou s vnitřním trhem.

(13) Konkrétně články 1, 2, 3, 4 a 5 rozhodnutí z roku 2005 uvádějí:

— „Článek 1

S výhradou odstavce 2 jsou podpory poskytované Itálií společnosti Adriatica od 1. ledna 1992 z titulu kompenzací na poskytování veřejné služby slučitelné se společným trhem podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy.

Se společným trhem nejsou slučitelné podpory poskytované společnosti Adriatica v období leden 1992 – červenec 1994, pokud se týká spojení Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra.

Itálie přijme veškerá opatření nezbytná pro vymožení od společnosti Adriatica podpor uvedených v odstavci 2, které jí byly protiprávně poskytnuty.

Vymožení těchto podpor bude provedeno bezodkladně podle postupů vnitrostátního práva za podmínky, že tyto postupy umožní okamžitý a účinný výkon tohoto rozhodnutí.

Na vymáhané podpory se vztahují úroky počínaje dnem, kdy tyto podpory byly dány k dispozici příjemci, až do dne vrácení. Úroky budou vypočítány na základě referenční úrokové sazby používané pro výpočet ekvivalentu dotací v rámci podpor poskytovaných pro regionální účely a na smíšené bázi podle ustanovení sdělení Komise o úrokových sazbách používaných pro případy vymáhání protiprávně poskytnutých podpor.

Počínaje 1. lednem 2004 musí být veškeré činnosti veřejné služby nařízené Itálií společnosti Adriatica účtovány odděleně podle jednotlivých dotčených tras.

— Článek 2

Podpory poskytované Itálií společnostem Siremar, Saremar a Toremar od 1. ledna 1992 z titulu kompenzací za poskytování veřejné služby jsou slučitelné se společným trhem podle ustanovení čl. 86 odst. 2 Smlouvy.

Počínaje 1. lednem 2004 musí být veškeré činnosti veřejné služby nařízené Itálií společnostem Siremar, Saremar a Toremar účtovány odděleně podle jednotlivých dotčených tras.

— Článek 3

Podpory poskytované Itálií společnosti Caremar od 1. ledna 1992 jako kompenzace za poskytování veřejné služby jsou slučitelné s trhem Společenství v souladu s čl. 86 odst. 2 Smlouvy.

Nejpozději do 1. září 2004 se Itálie zavazuje:

a) zrušit podpory poskytované společnosti Caremar pro poskytování pravidelných služeb rychlé přepravy cestujících na trase „Neapol–Capri“;

b) snížit ve smyslu nabídky míst kapacitu pravidelných služeb rychlé přepravy cestujících na trase „Neapol–Procida–Ischia“ z 1 142 260 na 633 200 míst během zimního období a z 683 200 na 520 400 během letního období;

c) omezit podpory poskytované společnosti Caremar na poskytování pravidelné služby rychlé přepravy cestujících na trase „Neapol–Procida–Ischia“ sloužící ke krytí čisté provozní ztráty při poskytovaných službách;

d) zavést oddělené účetnictví na každou dotčenou trasu zvlášť u všech činností veřejné služby, které Itálie nařídila společnosti Caremar.

— Článek 4

Závazky týkající se snížení kapacity podle článku 3 jsou přijaty meziresortním nařízením obsahujícím úpravu pětiletého plánu regionálních společností na období 2005–2008.

([6]) Rozhodnutí Komise 2005/163/ES ze dne 16. března 2004 o státní podpoře poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 53, 26.2.2005, s. 29).

— Článek 5

Komisi se předem oznámí jakákoli trvalá, částečná nebo úplná změna úrovně služeb poskytovaných společnostmi Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar a Caremar, která by mohla vést k navýšení podpory.“

1.2. **Rozsudek Tribunálu o zrušení rozhodnutí z roku 2005**

(14) Tribunálu byly podány tři žaloby napadající rozhodnutí z roku 2005, a to i) společností Tirrenia, která v roce 2004 získala podnikání společnosti Adriatica (věc T-265/04), ii) společnostmi Caremar, Saremar, Siremar a Toremar (věc T-292/04) a iii) konkurenční společností Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (věc T-504/04).

(15) Rozsudkem ze dne 4. března 2009 ve spojených věcech T-265/04, T-292/04 a T-504/04 (dále jen „rozsudek z roku 2009“) ([7]) Tribunál zrušil rozhodnutí z roku 2005.

(16) Tribunál zejména rozhodl, že Komise neuvedla dostatečné důvody pro vyhodnocení podpory jako podpory nové, nikoli existující, jak tvrdili žalobci. Tribunál měl konkrétně za to, že Komise dostatečně nezdůvodnila, proč zastává názor, že podpora nepředcházela vstupu Smlouvy o ES v platnost v Itálii, neboť italské orgány během řízení argumentovaly, že dotčená podpora se opírala o ustanovení královských nařízení přijatých v roce 1936. Kromě toho Soud zastával názor, že Komise se dostatečně nezabývala tvrzeními italských orgánů, jež byla uvedena během formálního vyšetřovacího řízení a podle nichž následné změny příslušného právního rámce vedly výhradně ke snížení celkové částky podpory ([8]).

(17) Zadruhé Tribunál rozhodl, že Komise nepoužila čl. 4 odst. 3 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ([9]) (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“), který stanoví, že stávající zakázky na veřejné služby mohou zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Tribunál dospěl k závěru, že vyrovnávací platba vyplacená regionálním společnostem skupiny Tirrenia na základě počátečních úmluv za provozování kabotážních tras představovala existující podporu, neboť Komise již konstatovala, že tato vyrovnávací platba nepřekračuje částku nezbytnou pro financování závazků veřejné služby ([10]).

1.3. **Řízení po prohlášení rozhodnutí z roku 2005 za neplatné**

(18) Dopisem ze dne 7. dubna 2010 Komise vyzvala italské orgány, aby předložily své připomínky ke zrušení rozhodnutí z roku 2005 a poskytly veškeré informace potřebné k vyčerpávajícímu posouzení dotyčných opatření. Požádala zejména italské orgány, aby poskytly i) vysvětlení k provozování mezinárodních tras společnostmi Adriatica a Saremar, zejména pokud jde o dobu provozu, právní akt stanovující závazky veřejné služby a vlastnosti služby: pravidelnost, kapacita, četnost, typ lodi, jakož i jakékoli následné změny závazků veřejné služby a ii) popis mechanismu vyrovnávací platby a všech následných úprav způsobu výpočtu vyrovnávací platby a návratnosti vloženého kapitálu, jakož i vlivu těchto úprav na výši vyrovnávací platby.

(19) V tentýž den Komise rovněž požádala účastníky řízení, které vedlo k přijetí rozhodnutí z roku 2005, aby v tomto ohledu předložili své připomínky. Komise obdržela pouze připomínky od příjemců opatření, na která se vztahuje rozhodnutí z roku 2005. Tyto připomínky byly zaslány italským orgánům, aby se k nim mohly vyjádřit.

(20) Vzhledem k tomu, že italské orgány neodpověděly na dopis ze dne 7. dubna 2010, Komise dopisem ze dne 22. června 2010 italským orgánům připomněla, aby poskytly požadované informace.

(21) Dopisem ze dne 27. července 2010 italské orgány poskytly určitá vysvětlení právních předpisů vztahujících se na režimy veřejné služby v námořním odvětví v Itálii.

([7]) Rozsudek ze dne středa 4. března 2009, Tirrenia di Navigazione SpA a další v. Komise Evropských společenství, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Body 97 až 134 rozsudku z roku 2009.

([9]) Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

([10]) Body 140 až 148 rozsudku z roku 2009.

(22) Dopisem ze dne 22. prosince 2010 požádala Komise italské orgány o poskytnutí těchto doplňujících informací:

a) roční vyrovnávací platby poskytnuté společnostem Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar a Caremar v období 2001–2008 (včetně členění nákladů zohledňovaných pro každou ze společností);

b) pro období 1992–2008 úrovně zisku, metodiky výpočtu a zdůvodnění, proč tuto úroveň lze považovat za přiměřenou s přihlédnutím k rizikům společností při poskytování veřejné služby;

c) podle úmluv, které uzavřely společnosti Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar a Caremar s Italskou republikou v roce 1991, měly být trasy a přístavy, které měly být obsluhovány, typ a kapacita plavidel přiřazených dotčeným námořním spojům, četnost služeb a tarify, které mají být hrazeny, podrobně popsány v pětiletých plánech. Italské orgány byly vyzvány, aby předložily pětileté plány na období 2000–2004 a 2005–2008, které nebyly Komisi poskytnuty v době rozhodnutí z roku 2005;

d) italské orgány byly požádány, aby uvedly, zda byly splněny podmínky, které uložilo rozhodnutí z roku 2005 ([11]).

(23) Dopisem ze dne 29. června 2011 Komise znovu požádala italské orgány o poskytnutí požadovaných informací. Komise výslovně upozornila italské orgány, že pokud požadované informace nebudou ve stanovené lhůtě předloženy, vydá příkaz k poskytnutí informací v souladu s čl. 10 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ([12]) (dále jen „procesní nařízení“).

(24) Dopisem ze dne 19. července 2011 italské orgány poskytly určitá vysvětlení týkající se písmen a), c) a d) žádosti Komise ze dne 22. prosince 2010. Zejména uvedly roční vyrovnávací platbu poskytnutou společnosti Adriatica v období 2001–2004 a společnostem Saremar, Toremar, Siremar a Caremar v období 2001–2008, potvrdily dodržování podmínek stanovených rozhodnutím z roku 2005 a vysvětlily, že namísto přijetí pětiletých plánů na období 2000–2004 a 2005–2008 byla přijata racionalizační opatření *ad hoc* s cílem více sladit služby s potřebami místních komunit, aniž by však došlo k podstatným změnám systému veřejné služby. Pokud jde o úroveň zisku, italské orgány vysvětlily, že vzhledem ke značné době, která uplynula od přijetí rozhodnutí z roku 2005, a zejména vzhledem k časovému rámci a složitosti požadovaných informací, nemohou tyto informace okamžitě získat z archivů ministerstva. Nebyla tedy předložena žádná úplná odpověď na dopis Komise ze dne 22. prosince 2010.

(25) V červnu 2012 se uskutečnilo setkání s italskými orgány, jehož cílem bylo doplnit spis a umožnit Komisi dokončit hodnocení dotyčných opatření. Během tohoto setkání si Komise vyžádala podrobné údaje, a to zejména aby zjistila, zda dotčené společnosti neměly výhody z nadměrné vyrovnávací platby.

(26) Vzhledem k tomu, že informace poskytnuté italskými orgány po tomto setkání nedostačovaly k tomu, aby Komise mohla dokončit své hodnocení, byla dne 7. listopadu 2012 Itálii zaslána nová žádost o informace, která se týkala:

a) vyrovnávací platby a přiměřeného zisku poskytnutých společnostem Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar a Caremar za období 1992–2008;

b) seznamu mezinárodních tras provozovaných společnostmi Adriatica/Tirrenia a Saremar v souladu s počátečními úmluvami a doby trvání jejich provozu;

c) účinného prosazování ustanovení o vymáhání platby podle rozhodnutí z roku 2005;

([11]) Jmenovitě i) povinnost vést od roku 2004 oddělené účetnictví pro každou z tras veřejné služby obsluhovaných společnostmi Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar a Caremar; ii) zrušit podpory poskytované společnosti Caremar pro poskytování pravidelných služeb rychlé přepravy cestujících na trase „Neapol–Capri“; iii) omezit podpory poskytované společnosti Caremar na poskytování služby rychlé přepravy cestujících na trase „Neapol–Procida–Ischia“ sloužící ke krytí čisté provozní ztráty dané trasy; iv) snížit kapacitu pravidelných služeb rychlé přepravy cestujících na trase „Neapol–Procida–Ischia“.

([12]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

d) dodržování podmínek stanovených v čl. 2 odst. 1 rozhodnutí Komise 2005/842/ES ([13]) (dále jen „rozhodnutí službách veřejného hospodářského zájmu z roku 2005“);

e) závazků veřejné služby uložených společnosti Adriatica ohledně provozování trasy Janov – Termini Imerese, stavu hospodářské soutěže na trase a doby působení společnosti Adriatica/Tirrenia na trase v režimu veřejné služby po roce 2004;

f) toho, zda byla některá ze společností v obtížích ve smyslu Pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro záchranu a restrukturalizaci“) ([14]) a v jakém období.

(27) Dopisem ze dne 7. prosince 2012 italské orgány poskytly neúplné odpovědi na otázky položené Komisí. Konkrétně Itálie na uvedené otázky odpověděla takto:

a) pokud jde o vyrovnávací platbu a přiměřený zisk za období 1992–2008, italské orgány poskytly:

i) účetnictví podle jednotlivých spojů za každou společnost a období 1999–2001;

ii) roční míru zisku poskytnutou společnosti Adriatica v období 1999–2003 a zbývajícím regionálním společnostem v období 1998–2003. Roční míra zisku společnosti Saremar v roce 1999 nebyla poskytnuta;

iii) výši ztrát skutečně každoročně vyrovnávanou v období 2004–2008 z provozu tras provozovaných společností Adriatica/Tirrenia;

iv) účetnictví podle jednotlivých spojů za každou společnost a období 2004–2008, vyjma společnosti Saremar. Účetnictví za jednotlivé spoje bylo poskytnuto pouze za roky 2005, 2006 a 2007 v případě společnosti Toremar a pouze za rok 2006 za společnost Siremar. Roční míra zisku za roky 2004–2008 nebyla stanovena pro žádnou z regionálních společností;

b) pokud jde o seznam mezinárodních tras provozovaných společnostmi Adriatica/Tirrenia a Saremar na základě počátečních úmluv a dobu jejich provozu, Itálie neposkytla data ukončení týkající se provozování trasy Terst–Drač. Nebyly předloženy žádné písemné doklady na podporu tvrzení, že zahájení provozu trasy Santa Teresa di Gallura – Bonifacio se datuje do doby před rokem 1989;

c) pokud jde o vymožení podpor prohlášených za neslučitelné rozhodnutím z roku 2005, Itálie potvrdila vymožení neslučitelné podpory poskytnuté společnosti Adriatica od ledna 1992 do července 1994 za provozování spoje Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra, vyčíslené ke dni 31. prosince 2006 celkem na 8 651 600 EUR (jistina 3 207 810 EUR a úroky 5 443 790 EUR od 1. ledna 1992). Příjemce podporu vrátil až 26. března 2007. Nebyly nijak zmíněny úroky zaplacené za období od 1. ledna 2007 do 26. března 2007;

d) pokud jde o dodržování podmínek stanovených v čl. 2 odst. 1 rozhodnutí službách veřejného hospodářského zájmu z roku 2005, nebyly poskytnuty žádné informace;

e) pokud jde o trasu Janov – Termini Imerese, Itálie objasnila, že tato trasa byla v roce 2005 pozastavena a v roce 2006 ukončena. Nebyly poskytnuty žádné informace o stavu hospodářské soutěže na dané trase;

f) pokud jde o potenciální kvalifikaci společností jako společností v obtížích podle pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, Itálie potvrdila, že společnosti v příslušném období nevyužily podporu na záchranu, aniž by však s konečnou platností potvrdila, zda některá ze společností mohla být v době uzavírání počátečních úmluv považována za společnost v obtížích.

(28) Dne 28. ledna 2013 byla italským orgánům zaslána další upomínka se žádostí o bezodkladné předložení všech dříve požadovaných informací. Komise znovu upozornila italské orgány, že pokud nebudou úplné požadované informace předloženy ve stanovené lhůtě, vydá v souladu s čl. 10 odst. 3 procesního nařízení příkaz k poskytnutí informací.

(29) Dne 11. března 2013 se Komise rozhodla přikázat Itálii podle čl. 10 odst. 3 procesního nařízení poskytnutí informací požadovaných v dopisech ze dne 22. prosince 2010 a 7. listopadu 2012.

([13]) Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES [nyní čl. 106 odst. 2 SFEU] na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

([14]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

(30) Dne 10. dubna 2013 Itálie odpověděla na příkaz k poskytnutí informací. Itálie uvedla provozní náklady/příjmy a roční subvenci (jako rozdíl mezi náklady a příjmy, bez marže pro provozovatele) za všechny společnosti po roce 2004. Na ostatní žádosti v rozhodnutí Komise o příkazu k poskytnutí informací Itálie nereagovala.

(31) Dne 16. října 2015 Komise požádala Itálii, aby poskytla doplňující informace týkající se fúze společností Adriatica a Tirrenia, konkrétně podrobnosti o prodeji aktiv společnosti Adriatica a podmínkách spojených s fúzí. Dne 4. listopadu 2015 italské orgány dopisem ze dne 22. října 2015 odpověděly, že rozhodnutím ze dne 18. března 2004 společnost Tirrenia získala aktuálně provozovanou činnost své dceřiné společnosti a že fúze ani neovlivnila činnost společnosti Adriatica podle počátečních úmluv, ani nepřinesla jakoukoli změnu vyrovnávacích plateb, které úmluvy předpokládaly.

(32) Dne 18. října 2018 požádala Komise Itálii, aby poskytla vysvětlení ohledně vyrovnávací platby vyplacené za trasu Bari–Drač a přesné částky podpory (jistiny a úroků), kterou italské orgány vymohly zpět v souvislosti s provozováním trasy Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra v letech 1992–1994. Itálie odpověděla dne 21. prosince 2018 a objasnila, že za služby poskytované na trase Bari–Drač v letech 2002–2008 nebyla vyplacena žádná vyrovnávací platba, a potvrdila, že vrácená částka neslučitelné podpory ve výši 8 651 600 EUR poskytnuté společnosti Adriatica od ledna 1992 do července 1994 za provoz trasy Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra nezahrnovala úrok za období od 1. ledna 2007 do 26. března 2007.

1.4. **Případy státní podpory po uplynutí platnosti počátečních úmluv**

(33) V lednu 2009 poskytovaly společnosti Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar a Caremar služby námořní dopravy podle počátečních úmluv prodloužených takto:

a) legislativní nařízení č. 207 ze dne 30. prosince 2008, které se dne 27. února 2009 stalo zákonem č. 14, stanovilo prodloužení počátečních úmluv do konce roku 2009;

b) článek 19*ter* legislativního nařízení č. 135 ze dne 25. září 2009, které se dne 20. listopadu 2009 stalo zákonem č. 166 (dále jen „zákon z roku 2009“), dále prodloužil počáteční úmluvy do 30. září 2010, kdy Itálie hodlala dokončit proces privatizace společností skupiny Tirrenia;

c) zákon č. 163 ze dne 1. října 2010, který vznikl přeměnou legislativního nařízení č. 125 ze dne 5. srpna 2010, s konečnou platností stanovil další prodloužení počátečních úmluv do konce privatizačního procesu.

(34) Zákonem z roku 2009 měli být nabyvatelé společností pověřeni novými úmluvami/smlouvami o veřejných službách.

(35) Poté, co obdržela několik stížností, zahájila Komise dne 5. října 2011 formální vyšetřovací řízení týkající se několika opatření přijatých italským státem ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně vyrovnávací platby vyplácené společnostem v rámci prodloužení platnosti počátečních úmluv, jak je uvedeno výše, a potenciální podpory v souvislosti s privatizacemi ([15]). Rozšíření formálního vyšetřovací řízení bylo přijato dne 19. prosince 2012 ([16]). Uvedená opatření jsou šetřena odděleně v rámci případů státní podpory SA.32014, SA.32015 a SA.32016, a toto rozhodnutí se na ně proto nevztahuje.

1.5. **Působnost tohoto rozhodnutí**

(36) Toto rozhodnutí se týká pouze subvencí, které regionální společnosti obdržely v období 1992–2008, a nejsou jím dotčeny žádné jiné probíhající případy státní podpory, včetně formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplacené uvedeným společnostem od roku 2009 na základě prodloužení počátečních úmluv (viz případy SA.32014, SA.32015 a SA.32016).

(37) Toto rozhodnutí se týká pouze aspektů státních podpor a není jím nijak dotčeno použití jiných ustanovení Smlouvy, zvláště v oblasti práva veřejných zakázek a poskytování služeb.

([15]) Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18.
([16]) Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1. Příjemci a trhy, na kterých působí

2.1.1. *Adriatica*

(38) Společnost Adriatica provozovala mezinárodní trasy mezi Itálií a Řeckem, Albánií a bývalou Jugoslávii spolu se sítí místních kabotážních spojů se Sicílií (pouze přeprava zboží) a s ostrovy souostroví Tremiti.

(39) Většina osobní přepravy společnosti Adriatica se soustředila do mezinárodních spojů s Albánií a kabotážních spojů s ostrovy souostroví Tremiti ([17]). Pokud se týká přepravy zboží, více než 90 % z celkového objemu společnosti Adriatica připadalo na kabotážní spoje se Sicílií a mezinárodní spoje (mezinárodní spoje tvořily 67 % z celkové nákladní přepravy společnosti) ([18]).

(40) Na jednotlivých trasách, které zajišťuje, čelila společnost Adriatica různým úrovním hospodářské soutěže.

(41) Pokud jde o mezinárodní spoje:

— trasu Bari–Drač (Albánie) provozovali společnost Adriatica a ostatní provozovatelé celoročně, včetně jednoho provozovatele z Unie (pouze však během hlavní sezóny),

— trasu Ancona–Split (Chorvatsko) provozovali společnost Adriatica a tři další provozovatelé, a to včetně jednoho provozovatele z Unie od roku 2001 (pouze však během hlavní sezóny),

— trasu Bari–Dubrovník (Chorvatsko) provozovala společnost Adriatica pouze v období 1997–1998 spolu s jedním provozovatelem ze třetí země,

— trasu Bari–Bar (Černá Hora) provozovala společnost Adriatica pouze v období 1997–1998 spolu se dvěma provozovateli ze třetí země,

— trasu Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra (Řecko) provozovala společnost Adriatica do roku 2004 (avšak s přerušením v letech 2000 až 2004) ([19]) spolu s dalšími provozovateli včetně provozovatelů z Unie,

— na trasách Ancona–Drač (Albánie), Ancona–Bar (Černá Hora) a Terst–Drač (Albánie) nečelila společnost Adriatica žádné konkurenci.

(42) Pokud jde o kabotážní spoje:

— na spojích s řadou ostrovů souostroví Tremiti byla společnost Adriatica vystavena konkurenci ostatních italských provozovatelů převážně v hlavní sezóně,

— na nákladních trasách Janov – Termini Imerese a Ravenna–Katánie společnost Adriatica působila v konkurenčním postavení s ostatními italskými provozovateli,

— na nákladních trasách Benátky–Katánie a Livorno–Katánie společnost Adriatica nečelila žádné konkurenci.

2.1.2. *Saremar*

(43) Společnost Saremar provozovala místní kabotážní spoje mezi ostrovy nacházejícími se na severovýchodě a jihozápadě Sardinie a dále na mezinárodní trase Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, která spojuje Sardinii s Korsikou.

(44) Na těchto trasách připadalo na činnost společnosti Saremar 64 % trhu přepravy osob a 70 % trhu přepravy zboží.

([17]) Z 596 943 cestujících přepravených společností Adriatica v roce 2000 cestovalo 397 146 osob na trasách ve středním a dolním Jaderském moři (z toho 334 639 mezi Itálií a Albánií) a 161 024 osob na spojích se souostrovím Tremiti.

([18]) Z 779 223 běžných metrů zboží přepraveného společností Adriatica v roce 2000 bylo 306 124 běžných metrů přepraveno na trasách ve středním a dolním Jaderském moři (z toho 235 542 mezi Itálií a Albánií) a 473 099 běžných metrů na spojích se Sicílií.

([19]) Společnost Adriatica pozastavila činnost na této trase v říjnu 1999 na žádost italského Ministerstva dopravy. V letech 2000 až 2004 neposkytovala společnost Adriatica služby na tomto spoji prostřednictvím vlastních plavidel a omezila svou činnost na zajišťování (prostřednictvím smluv s třetími stranami) osobní přepravy na základě se Mezinárodní úmluvy ze dne 7. února 1970 o železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV), jejíž smluvní stranou společnost Adriatica byla.

(45) Kromě trasy Santa Teresa di Gallura – Bonifacio (která měří 10 námořních mil) byly trasy provozované společností Saremar (La Maddalena–Palau, Carloforte–Calasetta, Carloforte–Portovesme) dosti krátké a měřily v průměru pět námořních mil. To spolu s četností denních plaveb vedlo k tomu, že tyto námořní spoje nebyly nepodobné příměstskému dopravnímu systému určenému k zajištění dopravy a zásobování pro obyvatele sousedních ostrovů ([20]). Specifičnost tohoto trhu vyplývala také z místních zeměpisných charakteristik a povětrnostních podmínek na moři, které si vyžádaly používání konkrétního typu lodi, který není vhodný k používání pro jiné druhy plavby.

(46) Společnost Saremar byla vystavena konkurenčnímu tlaku dalších italských provozovatelů u tří ze čtyř tras, které provozovala, včetně spoje mezi Sardinií a Korsikou.

2.1.3. *Toremar*

(47) Společnost Toremar působila na trasách námořní kabotáže mezi pevninou a toskánskými ostrovy (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa a Giglio). Společnost v zásadě provozovala síť místních služeb, jejichž četnost a jízdní řády měly vyhovovat potřebám zásobování a mobility obyvatel ostrovů. Díky vlastnostem sítě služeb nabízené společností Toremar bylo možné přirovnat ji k síti služeb příměstské místní přepravy.

(48) Na dvou ze šesti tras, které zajišťovala společnost Toremar, celoročně působili i další italští provozovatelé.

2.1.4. *Siremar*

(49) Společnost Siremar provozovala místní spoje mezi sicilskými přístavy a menšími ostrovy, které obklopují Sicílii (Liparské ostrovy, Pelagické ostrovy, Egadské ostrovy, ostrovy Ustica a Pantelleria).

(50) Spoje se souostrovím Liparských ostrovů, které se nacházejí na sever od Sicílie, dosahovaly až k Apeninskému poloostrovu (Neapol). Jednalo se o čistě místní síť tras. Plavby byly obvykle krátké, četnost a jízdní řád měly uspokojit nároky na mobilitu obyvatel ostrovů. Liparské ostrovy, které mají 12 000 trvale žijících obyvatel, z nichž 9 000 žije na hlavním ostrově Lipari, byly v té době obsluhovány pěti spoji, které provozovala společnost Siremar ze sicilského přístavu Milazzo. Společnost Siremar poskytovala služby po celý rok prostřednictvím kombinovaných plavidel (cestující/vozidla) a vysokorychlostních plavidel pro osobní přepravu. Jeden italský provozovatel konkuroval službám poskytovaným společností Siremar na čtyřech z pěti tras s kombinovanými přepravními prostředky o malé kapacitě, zatímco další provozovatel konkuroval službám vysokorychlostních služeb na třech trasách mimo sezónu a na čtyřech v hlavní sezóně.

(51) Pokud se týká spojů se třemi ostrovy Egadského souostroví, společnost Siremar provozovala celoroční spoj ze sicilského přístavu Trapani prostřednictvím jednoho kombinovaného plavidla (cestující/vozidla) a dvou vysokorychlostních plavidel. Na tomto trhu působili dva soukromí italští provozovatelé: první poskytoval pouze služby přepravy zboží a druhý poskytoval vysokorychlostní služby.

(52) Ostatní trasy provozované společností Siremar z přístavu Palermo nebo Agrigento nepodléhaly žádnému konkurenčnímu tlaku ze strany soukromých provozovatelů. Společnost Siremar byla proto jediným přepravcem, který zajišťoval potřeby v oblasti mobility obyvatel dotyčných ostrovů.

2.1.5. *Caremar*

(53) Společnost Caremar provozovala síť místních námořních spojů mezi pevninskými přístavy v Neapolském zálivu (Neapol, Sorrento a Pozzuoli) a Kampánským souostrovím (Capri, Ischia, Procida) a pevninskými přístavy Formia a Anzio (Lazio) a menšími ostrovy Ponza a Ventotene. Služby, které společnost poskytovala, měly zejména vyhovět požadavkům místních komunit v oblasti mobility a z hlediska četnosti a jízdních řádů byly srovnatelné se sítí příměstské přepravy, zvláště pokud jde o Neapolský záliv.

(54) V Neapolském zálivu společnost Caremar působila v konkurenčním postavení s ostatními italskými soukromými provozovateli na trasách Capri–Neapol, Capri–Sorrento, Ischia–Neapol a Procida–Neapol.

(55) Společnost Caremar naopak nečelila žádné konkurenci u spojů, které provozovala na ostrovy Ponza a Ventotene, které celoročně obsluhovala kombinovanými plavidly pro přepravu cestujících a vozidel. Společnost naopak působila v konkurenčním postavení se soukromým provozovatelem v oblasti vysokorychlostních služeb na trasách Ponza–Formia a Ventotene–Formia.

([20]) Na čtyřech pravidelných trasách provozovaných společností byl zaznamenán v průměru jeden odjezd každou hodinu mezi 6.–22. hodinou.

2.2. **Vyrovnávací platby za závazek veřejné služby**

2.2.1. *Právní rámec*

(56) K zajištění souladu s rozsudkem z roku 2009 je v 57. až 93. bodě odůvodnění podrobně popsán použitelný právní rámec na vnitrostátní úrovni.

2.2.1.1. Právní předpisy, kterými se nezabývalo rozhodnutí z roku 2005

— Královská nařízení č. 2081 a č. 2082 ze dne 7. prosince 1936

(57) Královská nařízení č. 2081 a č. 2082 ze dne 7. prosince 1936 (dále jen „nařízení z roku 1936“) určila řadu tras národního zájmu (*linee di interesse nazionale*) a vymezila ustanovení týkající se finančních intervencí vyžadovaných k zavedení jejich provozu.

(58) Aby zajistilo požadovanou úroveň služeb na trasách národního zájmu, královské nařízení č. 2081 ze dne 7. prosince 1936 (dále jen „nařízení 2081/1936“) zřídilo čtyři společnosti: Italia (se sídlem v Janově), Lloyd Triestino (se sídlem v Terstu), Tirrenia (se sídlem v Neapoli) a Adriatica (se sídlem v Benátkách). Podle královského nařízení č. 2082 ze dne 7. prosince 1936 (dále jen „nařízení 2082/1936“) měla nově zřízená veřejná společnost (Finmare) držet v těchto společnostech většinový podíl.

(59) Trasy národního zájmu byly seskupeny do čtyř sektorů podle geografického kritéria. Ačkoli některé trasy národního zájmu představovaly vnitrostátní spoje mezi pevninou a hlavními italskými ostrovy, většina z nich byly mezinárodní trasy spojující Itálii s americkým a africkým kontinentem. Podle čl. 3 odst. 4 nařízení 2081/1936 bylo poskytování námořních služeb v každém z těchto čtyř sektorů svěřeno na období dvaceti let (od 1. ledna 1937) těmto čtyřem nově založeným společnostem:

a) sektor I (Amerika): Italia;

b) sektor II (Afrika za Suezským a Gibraltarským průlivem, Asie za Suezským průlivem a Austrálie): Lloyd Triestino;

c) sektor III (Tyrhénské moře a Libye, okruh italských přístavů podél italského pobřeží, západní Středozemní moře, severní Evropa za Gibraltarským průlivem): Tirrenia;

d) sektor IV (Jaderské moře a východní Středozemní moře): Adriatica.

(60) Článek 6 nařízení 2081/1936 stanovil možnost následného rozšíření seznamu tras národního zájmu ministerským nařízením, pokud by byla společnostem, které byly určeny nařízeními z roku 1936, přidělena nová trasa.

(61) Stejný článek stanovil, že v případě, že to bude nezbytné pro poskytování námořních služeb na dotčených trasách, může být veřejný příspěvek výše uvedeným společnostem poskytnut na základě smluv o veřejných službách s dvacetiletou dobou platnosti. Bylo proto stanoveno, že výše veřejných subvencí bude určena ve smlouvách o veřejných službách s dobou platnosti dvacet let.

(62) Podle článku 7 nařízení 2081/1936 bylo možné veřejný příspěvek přezkoumat každé čtyři roky, a to za řady podmínek. Cílem tohoto ustanovení bylo zajistit, aby společnosti provozovaly více než 75 % tras, které jim byly svěřeny, a aby se průměrné ziskové rozpětí poskytnuté na jejich provoz pohybovalo mezi 4 % a 8 %. Nařízení z roku 1936 neupřesňovala celkový rozpočet systému financování.

(63) Královské nařízení č. 781 ze dne 12. května 1938 stanovilo možnost pozměnit ministerským nařízením seznam tras národního zájmu stanovený v článku 2 nařízení 2081/1936 (a schválený ministerským nařízením ze dne 5. ledna 1937). Ministerské nařízení ze dne 20. prosince 1938 zavedlo určité úpravy seznamu tras.

(64) Platnost smluv o veřejných službách uzavřených podle nařízení 2081/1936 skončila dne 31. prosince 1956. Italský zákonodárce následně prodloužil platnost smluv do 30. června 1962 ([21]).

— Zákon č. 34 ze dne 5. ledna 1953 a zákon č. 178 ze dne 26. března 1959.

(65) Zákon č. 34 ze dne 5. ledna 1953 (dále jen „zákon 34/1953“) a zákon č. 178 ze dne 26. března 1959 (dále jen „zákon 178/1959“) upravující místní poštovní služby a služby obchodní námořní dopravy zmocnily Ministerstvo obchodního loďstva zahájit veřejná výběrová řízení, v nichž měla být soukromým společnostem zadána přeprava pošty a poštovních balíků a poskytování obchodních služeb čistě místní povahy.

(66) Zákon 34/1953 stanovil čtyři subvencované sektory, pro které měly být zadány samostatné veřejné zakázky: a) Toskánské souostroví; b) Kampánské souostroví a Pontinské ostrovy; c) Liparské ostrovy; d) Egadské ostrovy, Pelagické ostrovy, ostrovy Ustica a Pantelleria. Zákon č. 178/1959 doplnil tyto subvencované sektory: e) střední Jaderské moře; f) horní Jaderské moře.

(67) Podle článku 4 zákona 34/1953 měly být subvence poskytované státem na provoz výše uvedených služeb schváleny ve smlouvách o veřejných službách s dvacetiletou dobou platnosti. Stejné ustanovení platilo i pro trasy uvedené v zákoně 178/1959.

— Zákon č. 600 ze dne 2. června 1962

(68) Zákon č. 600 ze dne 2. června 1962 (dále jen „zákon 600/1962“) stanovil novou organizaci režimu námořní veřejné služby v Itálii.

(69) Konkrétně článek 2 zákona 600/1962 stanovil, že nové smlouvy o veřejných službách má uzavřít Ministerstvo obchodního loďstva se společnostmi Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia a Adriatica. Tyto smlouvy budou mít dvacetiletou dobu platnosti a budou zahrnovat: i) seznam tras národního zájmu, ii) podrobné závazky veřejné služby uložené společnostem, které budou trasy provozovat a iii) podrobná pravidla pro vyrovnávací platbu, kterou může stát poskytnout za provozování uvedených tras. Smlouvy měly vstoupit v platnost dnem 1. července 1962.

(70) Celková částka veřejné vyrovnávací platby, která má být poskytnuta všem provozovatelům pověřeným provozováním tras, byla pevně stanovena v článku 6 zákona 600/1962. Příspěvek, který má být poskytnut každému provozovateli, bylo možné přezkoumat každé dva roky v případě změny příjmů a nákladů provozovatele s ohledem na kritéria uvedená v článku 8 zákona. Za účelem zavedení pobídky k účinnosti se předpokládalo, že příspěvek bude možné revidovat směrem nahoru nebo dolů za předpokladu, že odchylky v určitých příjmových a výdajových položkách uvedených v zákoně překročí v absolutní hodnotě 1 % hrubého příjmu. Revize mohla ovlivnit pouze přebytek z této částky.

2.2.1.2. Právní předpisy, kterými se zabývalo rozhodnutí z roku 2005

— Zákon č. 684/1974 a nařízení prezidenta republiky č. 501/1979

(71) Zákon č. 684 ze dne 20. prosince 1974 o restrukturalizaci námořních služeb prvořadého národního zájmu (dále jen „zákon 684/1974“) zrušil nařízení 2081/1936 a zákon č. 600/1962, jakož i veškeré protichůdné nebo neslučitelné pokyny, a stanovil ukončení smluv uzavřených podle zákona 600/1962 ke dni 31. prosince 1974.

(72) Zákon 684/1974 zavedl rozlišení mezi nákladními spoji (článek 4), osobními spoji (článek 6) a spoji s velkými a menšími italskými ostrovy (článek 8).

(73) Pokud jde o námořní spojení s velkými a menšími italskými ostrovy, článek 8 vyžadoval soulad s požadavky týkajícími se hospodářského a sociálního rozvoje dotčených regionů, zejména regionu Mezzogiorno. Za tímto účelem tento článek stanovil, že společnostem tehdejší skupiny Finmare, které byly pověřeny poskytováním takových služeb, budou vyplaceny subvence na základě smluv o veřejných službách s dvacetiletou platností.

([21]) Podle legislativního nařízení č. 1379 ze dne 20. prosince 1956, legislativního nařízení č. 444 ze dne 25. června 1957, zákona č. 351 ze dne 26. května 1959, zákona č. 32 ze dne 2. února 1961 a zákona č. 40 ze dne 2. února 1962.

(74) Podle článku 9 musely smlouvy o veřejných službách obsahovat seznam tras, které mají být obsluhovány, četnost služby, typ plavidel, která mají být přidělena na každou trasu, a výši veřejného příspěvku. Tato částka mohla být každoročně přezkoumána, pokud alespoň jeden z nákladových prvků zohledněných při jejím výpočtu zaznamenal odchylku vyšší než 5 % ve srovnání s předchozím rokem.

(75) Pokud jde o osobní spoje, článek 6 stanovil ukončení spojů osobní přepravy provozovaných společnostmi Italia, Lloyd Triestino, Adriatica a Tirrenia do tří let od vstupu zákona v platnost (tyto námořní služby byly zákonem klasifikovány jako *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). Článek 7 uznal možnost poskytnout vyrovnávací platbu, která zajistí ekonomickou rovnováhu těchto čtyř společností ve vztahu ke službám během uvedeného tříletého období, a to na základě ročních úmluv.

(76) Pokud jde o nákladní spoje, článek 4 zákona č. 684/1974 zmocnil ministra obchodního loďstva k poskytování subvencí společnostem skupiny Finmare, které buď začínají provozovat nové námořní trasy (čl. 4 písm. a)), nebo provozují stávající trasy (čl. 4 písm. b)), pokud nebude možné dosáhnout hospodářské rovnováhy. Oba typy subvencí mohly být poskytovány za období maximálně pěti let a subvence na stávající trasy musely být poskytovány na základě ročních úmluv.

(77) Zákon 684/1974 nestanovil celkové přidělování rozpočtových prostředků na různé režimy financování, které zavedl.

(78) Nařízení prezidenta republiky č. 501 ze dne 1. června 1979, kterým se provádí zákon 684/1974, ve znění pozdějších předpisů ([22]) (dále jen „nařízení 501/1979“), stanoví podrobná pravidla pro použití zákona 684/1974. Článek 3 nařízení 501/1979 vyjasnil, že pro účely poskytování vyrovnávací platby stanovené v článku 7 zákona 684/1974 musí být zohledněny všechny vnitrostátní a mezinárodní trasy osobní přepravy, které provozují společnosti Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia a Adriatica.

(79) Článek 26 nařízení 501/1979 stanoví, že roční vyrovnávací platba za spoje osobní přepravy (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) musí být stanovena na základě očekávaných nákladů a příjmů. Podle článku 35 uvedeného nařízení může být vyrovnávací platba za spoje nákladní přepravy revidována do 30. června každého roku, aby byla zajištěna ekonomická rovnováha každého spoje. Článek 9 nařízení 501/1979 upřesnil různé aspekty, které je třeba vzít v úvahu při výpočtu subvence vyplácené společnostem podle čl. 4 písm. b) a článků 7 a 8 zákona 684/1974.

(80) Nařízení 501/1979 rovněž stanovilo, že časy odjezdů a příjezdů na každé z tras, které společnosti obsluhují, musí být schváleny ministerským nařízením, a požadovalo, aby společnosti nahradily své lodě starší osmnácti let, pokud ministerstvo tuto povinnost výslovně nepromine. Kromě toho musela být použitá plavidla jednotlivě přiřazena ke každé trase veřejné služby. Toto omezení, které společnosti zavazovalo svou flotilu pravidelně obnovovat, zakládalo pro uvedené společnosti zvláštní povinnost.

(81) Vedle běžných služeb článek 40 nařízení 501/1979 zmocnil ministra obchodního loďstva nařídit společně s běžnými službami poskytování doplňkových služeb určených pro uspokojení mimořádných požadavků veřejného zájmu nebo zohlednění nárůstu přepravního provozu.

— Zákon č. 169 ze dne 19. května 1975.

(82) Zákon č. 169 ze dne 19. května 1975 o reorganizaci místních poštovních služeb a služeb obchodní námořní dopravy (dále jen „zákon č. 169/1975“) stanovil nové uspořádání režimu místních poštovních služeb a veřejných komerčních služeb.

(83) Konkrétně článek 1 stanovil zřízení tří regionálních společností, a to společností Caremar, Siremar a Toremar, a pověřil tyto společnosti závazky veřejné služby týkajícími se přepravy poštovních zásilek a balíků, jakož i poskytováním komerčních služeb čistě místní povahy. Článek 1 rovněž vyžadoval, aby si společnost Tirrenia ponechala nejméně 51 % podíl na základním kapitálu každé z uvedených společností. Článek 2 zákona 169/1975 zmocnil ministra obchodního loďstva k poskytování subvencí regionálním společnostem, jak bylo dohodnuto ve smlouvách o veřejných službách na dobu dvaceti let.

([22]) Zákona č. 373 ze dne 23. června 1977 o restrukturalizaci námořních služeb významného národního zájmu.

— Zákon č. 856 ze dne 5. prosince 1986.

(84) Zákon č. 856 ze dne 5. prosince 1986 o pravidlech pro restrukturalizaci veřejné flotily (skupiny Finmare) a opatřeních týkající se soukromé lodní dopravy (dále jen „zákon č. 856/1986“) stanovil určité změny režimu námořní veřejné služby.

(85) Konkrétně článek 1 stanovil, že ztrátové spoje přepravy zboží nezbytné pro národní hospodářství musí podléhat programu restrukturalizace a finanční podpory ze strany státu. Článek 2 stanovil pro tyto trasy poskytnutí subvence na zahájení provozu na maximální dobu pěti let (počínaje 1. lednem 1985). V případě pořízení nové lodi byla poskytnuta pětiletá počáteční subvence, která byla omezena na částku investice (odpisy a úroky).

(86) Pokud jde o spojení s malými a velkými ostrovy, článek 11 změnil kritéria pro výpočet subvencí. Konkrétně vyrovnávací subvence musela být vypočtena na základě rozdílu mezi příjmy a náklady vzniklými při poskytování služby, které byly určeny s ohledem na průměrné a objektivní parametry, a musela zahrnovat přiměřenou návratnost vloženého kapitálu. Smlouvy o veřejných službách musely obsahovat konkrétní podrobnosti o aspektech, které je třeba vzít v úvahu při výpočtu subvence, spolu s úplným seznamem subvencovaných tras, četnosti přepravy a lodí, které mají být použity. Subvence měly být schváleny ministry námořního loďstva, veřejné účasti a financí. Odstavec 7 stanovil, že na první pětileté období může být poskytnuta dodatečná subvence, aby byla zajištěna ekonomická rovnováha příjemců.

(87) Podle článku 13 muselo být provozování námořních spojů v horním Jadranském moři na istrijské pobřeží společností Lloyd Triestino převedeno na společnost Adriatica. Kromě toho podle odstavce 4 uvedeného článku se kombinované spoje, které existovaly k 1. lednu 1986 a které využívala společnost Adriatica ([23]), začaly řídit pravidly obsaženými v článcích 8 a 9 zákona 684/1974 a následných novelách (které se týkají spojů s velkými a malými italskými ostrovy). V důsledku toho začal být článek 11 zákona 856/1986 použitelný i na mezinárodní spoje provozované společností Adriatica.

(88) Článek 15 zákona 856/1986 stanovil zřízení regionální veřejné společnosti (Saremar) pověřené zajišťováním poštovních a komerčních spojů mezi Sardinií, Korsikou a sousedními menšími ostrovy, které dříve provozovala společnost Tirrenia.

(89) Článek 12 zákona 856/1986 stanovil, že tarify za služby mají být stanoveny ministerským nařízením na návrh samotných společností. Pro obyvatele a migrující pracovníky platily preferenční tarify.

(90) Stejně jako zákon 684/1974 ani zákon 856/1986 nestanovil celkové přidělování rozpočtových prostředků pro finanční režimy, kterých se týkal.

— Legislativní nařízení č. 77 ze dne 4. března 1989 přeměněné na zákon č. 160 ze dne 5. května 1989.

(91) Poslední inovace v právním rámci použitelném na počáteční úmluvy, pokud jde o přepravu osob i přepravu zboží, zavedlo legislativní nařízení č. 77 ze dne 4. března 1989 o naléhavých ustanoveních týkajících se námořní dopravy a koncesí (dále jen „zákon 77/1989“), kterému dodal platnost zákona zákon č. 160 ze dne 5. května 1989.

(92) Konkrétně článek 9 legislativního nařízení č. 77/1989 stanovil, že od 1. ledna 1990 mohou spoje považované za nezbytné pro zajištění přepravy osob a přepravy zboží využívat vyrovnávací subvenci. Trasy, které mají být provozovány, a četnost služeb měly stanovit orgány veřejné moci na základě technických návrhů společností, které byly pověřeny provozováním služby, a ty za tímto účelem musely každých pět let předkládat plán služeb.

(93) Pokud jde o spoje s ostrovy, čl. 9 odst. 3 rovněž stanovil, že částka vyrovnávací subvence musí být stanovena ve smlouvách o veřejných službách a jako referenční průměr a objektivní parametry musí být použity tarify uplatňované vnitrostátní železniční společností (*Ferrovie dello Stato*) za rovnocenné služby a vzdálenosti.

([23]) Zejména spoje mezi Terstem a ostatními přístavy v italském regionu Friuli Venezia Giulia a mezi západním a východním pobřežím středního a dolního Jaderského moře, jakož i spoje mezi Jónským mořem a východním Středozemním mořem.

2.2.2. *Počáteční úmluvy*

(94) Počáteční úmluvy jsou smlouvy o veřejných službách uzavřené v červenci 1991 italským státem s každou z pěti regionálních společností bývalé skupiny Tirrenia. Tyto dohody byly totožné pro všechny společnosti, které patřily do bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia. Na základě článku 2 byly počáteční úmluvy použitelné zpětně s účinkem od 1. ledna 1989 a jejich platnost končila dne 31. prosince 2008. Počáteční úmluvy však stanovily, že ekonomické vztahy týkající se let 1989, 1990 a 1991 budou určovány opatřeními *ad hoc*, jež nejsou předmětem tohoto rozhodnutí.

(95) Podle článku 3 těchto počátečních úmluv se výše roční subvence stanovovala na základě žádosti, kterou příjemce předkládal v měsíci únoru každého finančního roku. Žádost byla podrobena meziresortní analýze a schválena v květnu následujícího roku, a to ministerským nařízením. Účelem roční subvence bylo umožnit společnosti pokrýt ztráty vyplývající z negativního rozdílu mezi provozními náklady a příjmy.

(96) Článek 5 počátečních úmluv podrobně stanovil jednotlivé položky příjmů a nákladů, které bylo třeba vzít v úvahu při výpočtu vyrovnávací platby, jakož i návratnost vloženého kapitálu podle článku 11 zákona č. 856/1986.

2.2.3. *Pětileté plány*

(97) Článek 1 počátečních úmluv stanovil, že pětileté plány určí obsluhované trasy a přístavy, typy a kapacitu lodí určených pro dotčené námořní spoje, četnost služeb a tarify, které budou hrazeny, včetně zvýhodněných tarifů, zvláště tarifů pro trvale žijící obyvatele ostrovních regionů.

(98) První pětiletý plán (období 1990–1994) byl schválen ministerským nařízením ze dne 29. května 1990 a vstoupil v platnost se zpětným účinkem od 1. ledna 1990. Druhý plán, který zahrnoval roky 1995–1999 a byl schválen nařízením ze dne 14. května 1996, ponechával v hrubých rysech nezměněné trasy a četnosti.

(99) Třetí plán (na období 2000–2004), který společnosti předložily italským orgánům v září roku 1999, nebyl v době přijetí rozhodnutí z roku 2005 schválen. V očekávání přijetí tohoto plánu nařízení ze dne 8. března 2000 opravňovalo společnosti skupiny Tirrenia zachovat poskytované služby určené v článku 9 zákona č. 160/1989 za podmínek schválených v pětiletém plánu na období 1994–1999, který byl v roce 1999 v platnosti.

(100) Po zrušení rozhodnutí z roku 2005 italské orgány informovaly Komisi, že namísto formálního přijetí pětiletých plánů na období 2000–2004 a 2005–2008 přijaly racionalizační opatření *ad hoc* za účelem poskytování služeb ve větším souladu s potřebami místních komunit, aniž by však došlo k podstatným změnám v systému veřejné služby. Italské orgány objasnily, že z důvodu rozpočtových omezení již není plánování v delším časovém horizontu možné.

2.2.4. *Roční vyrovnávací platba*

2.2.4.1. Vyrovnávací platba posuzovaná v rámci rozhodnutí z roku 2005

(101) Roční subvence odpovídala čisté ztrátě z provozu služeb uvedených v pětiletém plánu, ke které se přičetla proměnlivá položka odpovídající návratnosti vloženého kapitálu. Čistá provozní ztráta plynoucí z příjmů získaných za dané období a nákladů vzniklých z provozování tras.

(102) Počáteční úmluvy stanovovaly, že roční vyrovnávací subvence bude vyplacena takto:

a) záloha ve výši 70 % z částky subvence poskytnuté v předchozím roce, splatná v březnu každého roku;

b) druhá platba v červnu každého roku, která se bude rovnat 20 % této subvence;

c) rozdíl mezi vyplacenými částkami a záporným rozdílem provozními náklady a příjmy během probíhajícího roku představoval vyrovnání vyplácené na konci roku. Pokud společnost obdržela částku vyšší, než byla čistá výše nákladů na poskytované služby (příjmy mínus ztráty), byla povinna vrátit rozdíl do 15 dnů po schválení rozvahy.

(103) Při výpočtu roční vyrovnávací platby se zohledňovaly tyto nákladové položky: provize agentur/náklady na nákup, přístavní poplatky/poplatky za průjezd přístavy a jiné náklady spojené s dopravním provozem, provozní náklady, odpisy, čisté finanční poplatky, administrativní náklady a jiné náklady. Tyto nákladové položky stanovené v příloze k počátečním úmluvám byly pro všechny regionální společnosti stejné.

(104) Provozní náklady zahrnovaly náklady na personál, údržbu, pojištění, palivo a minerální oleje. Položka „admin. náklady“ zahrnovala především náklady na pozemní personál a administrativní prostory.

(105) Podle údajů poskytnutých italskými orgány byly náklady regionálních společností (v milionech ITL) a částka subvence v letech 1992 až 2001 ([24]) následující ([25]).

Adriatica

Nákladové položky	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provize agentur atd.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Přístavní popl. atd.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Provozní náklady	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Odpisy	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Čisté fin. náklady	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Admin. náklady	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Jiné náklady	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Náklady celkem (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Provozní příjmy (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Čistý zisk (B–A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Návratnost vloženého kapitálu	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Výše roční subvence	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Nákladové položky	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provize agentur atd.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Přístavní popl. atd.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Provozní náklady	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Odpisy	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Čisté fin. náklady	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Admin. náklady	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Jiné náklady	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Náklady celkem (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Provozní příjmy (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Čistý zisk (B–A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Náklady v roce 2001 uvedly italské orgány v tisících EUR. Pro účely těchto tabulek byly převedeny na ITL s přihlédnutím k přepočítacím koeficientům pro EUR, které přijala Rada Evropské unie s účinností ke dni 1. ledna 1999, tj. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Údaje byly převzaty ze studie společnosti Price Waterhouse Coopers „*Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999*“, kterou italské orgány doplnily o roky 2000 a 2001. Studie reprodukuje analytické účetnictví společností skupiny Tirrenia a zhodnocuje u každé trasy provozní náklady a příjmy.

Nákladové položky	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Návratnost vloženého kapitálu	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Výše roční subvence	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Nákladové položky	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provize agentur atd.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Přístavní popl. atd.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Provozní náklady	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Odpisy	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Čisté fin. náklady	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Admin. náklady	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Jiné náklady	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Náklady celkem (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Provozní příjmy (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Čistý zisk (B–A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Návratnost vloženého kapitálu	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Výše roční subvence	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Nákladové položky	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provize agentur atd.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Přístavní popl. atd.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Provozní náklady	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Odpisy	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Čisté fin. náklady	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Admin. náklady	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Jiné náklady	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Náklady celkem	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Provozní příjmy (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Čistý zisk (B–A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Návratnost vloženého kapitálu	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Výše roční subvence	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Nákladové položky	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provize agentur atd.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Přístavní popl. atd.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Provozní náklady	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Odpisy	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Čisté fin. náklady	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Admin. náklady	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Jiné náklady	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Náklady celkem	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Provozní příjmy (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Čistý zisk (B–A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**-34 938,83**
Návratnost vloženého kapitálu	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Výše roční subvence	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Pokud jde o návratnost vloženého kapitálu, jsou k dispozici absolutní částky za celé období (1992–2001). Itálie navíc poskytla Komisi míru návratnosti vloženého kapitálu akceptovanou od roku 1998 do roku 2001, která ukazuje, že v uvedených letech se míra pohybovala ve stejném rozmezí jako inflace a úrokové sazby, a to od 1,6 % do 8 %.

Rok	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Kromě toho Itálie předložila účetnictví podle jednotlivých spojů pro každou společnost za období 1992–2001 a objasnila faktory, které u každé společnosti ovlivnily úroveň nákladů, a v důsledku toho i vyrovnávací platbu.

(108) Zejména pokud jde o společnost Adriatica, mezinárodní spoje s bývalou Jugoslávií a Albánií zaznamenaly v jednotlivých letech významné změny přepravního provozu v důsledku politické situace v regionu. Italské orgány odůvodnily značné rozdíly ve výši roční subvence (poslední řádek) kolísáním čistých provozních nákladů na mezinárodní spoje s Albánií a bývalou Jugoslávií, kde byly služby přerušeny vzhledem k politické situaci na Balkáně. Kromě toho přerušení spojů s Řeckem v roce 2000 přineslo snížení provozních nákladů. Čisté provozní náklady a potřeby ročních subvencí pro kabotážní spoje se souostrovím Tremiti naopak zůstaly v letech 1992 až 2001 celkově stabilní.

(109) U společnosti Saremar relativní stabilita provozních nákladů v letech 1992 až 2001 vyplývá z druhu služeb poskytovaných touto společností, které spočívaly v zásadě v kabotážních spojích mezi Sardinií a sousedními ostrovy a naplňovaly především potřeby místních obyvatel, a tudíž nepodléhaly významným změnám nabídky a poptávky. Služby nabízené společností nedoznaly od vstupu počátečních úmluv v platnost ([26]) podstatných změn,

([26]) V roce 1992 společnost Saremar provedla celkem 18 000 jízd na čtyřech trasách provozovaných touto společností. V roce 2000 se počet jízd pohyboval kolem 20 000.

pokud se týká četnosti a jízdních řádů, a zůstaly v jednotlivých letech v zásadě beze změny. Tato situace vysvětluje relativně stabilní úroveň roční subvence, kterou obdržela společnost Saremar.

(110) Společnost Toremar provozovala místní spoje s ostrovy Toskánského souostroví, u nichž proběhlo jen málo změn v nabídce a poptávce, což odůvodnilo relativně nedostatečnou variabilitu nákladů. Služby poskytované veřejnou společností v roce 2000 zůstaly z hlediska četnosti a jízdních řádů stejné jako služby poskytované v roce 1992 ([27]) a v průběhu roku zůstaly v podstatě nezměněny bez ohledu na sezónní změny poptávky. Výše roční subvence byla v průběhu let poměrně stabilní.

(111) Služby poskytované společností Siremar byly z hlediska své povahy považovány za srovnatelné s těmi, které poskytovaly společnosti Saremar a Toremar: nabídka zůstala stabilní od vstupu smlouvy o veřejné službě v platnost a byla sezónními výkyvy ovlivněna jen nepatrně. Vysoké provozní náklady společnosti v porovnání s jejímu příjmy byly vysvětleny počtem provozovaných tras (osmnáct pravidelných tras), které měly naplňovat požadavky na mobilitu obyvatel čtrnácti ostrovů u Sicílie.

(112) Pokud jde o společnost Caremar, poskytované služby se od vstupu dohody se státem v platnost ([28]) v podstatě nezměnily. Nárůst provozních nákladů byl provázen nárůstem příjmů z provozovaných tras, což umožnilo udržet roční subvenci na poměrně stabilní úrovni.

2.2.4.2. Vyrovnávací platba po zrušení rozhodnutí z roku 2005.

(113) Po zrušení rozhodnutí z roku 2005 Itálie doplnila informace o vyrovnávacích platbách, které obdržely regionální společnosti v období 2002–2008. Uvedla zejména: i) náklady vynaložené na obsluhu tras v rámci veřejné služby; ii) čistou ztrátu z provozu služeb; iii) absolutní výši návratnosti vloženého kapitálu; iv) částku roční subvence poskytnuté společnostem.

(114) Itálie rovněž během schůzky s Komisí v červnu 2012 potvrdila, že nákladové položky zohledněné při výpočtu vyrovnávací platby se od roku 1991 nezměnily.

(115) Poskytnuté údaje (v tis. EUR) byly následující:

Adriatica

Rok	(A) Náklady celkem	(B) Provozní příjmy	(C) Čistý zisk (B–A)	Návratnost vloženého kapitálu	Výše roční subvence
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	-	-
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	-	-
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	-	-
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	-	-
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	-	-

([1]) [1] Vzhledem k tomu, že společnost Tirrenia rozhodnutím ze dne 18. března 2004 získala podnikatelskou činnost společnosti Adriatica, nejsou za společnost Adriatica některé údaje od roku 2004 k dispozici.

([27]) V roce 2000 uskutečnila společnost Toremar celkem 9 097 jízd v celé své síti tras společnosti oproti 8 300 jízdám v roce 1992.
([28]) V roce 2000 společnost Caremar uskutečnila na svých trasách 12 872 jízd (15 650 v roce 1992).

Saremar

Rok	(A) Náklady celkem	(B) Provozní příjmy	C) Čistý zisk (B–A)	Návratnost vloženého kapitálu	Výše roční subvence
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Rok	(A) Náklady celkem	(B) Provozní příjmy	(C) Čistý zisk (B–A)	Návratnost vloženého kapitálu	Výše roční subvence
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Rok	(A) Náklady celkem	(B) Provozní příjmy	(C) Čistý zisk (B–A)	Návratnost vloženého kapitálu	Výše roční subvence
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Rok	(A) Náklady celkem	(B) Provozní příjmy	(C) Čistý zisk (B–A)	Návratnost vloženého kapitálu	Výše roční subvence
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Podle italských orgánů byly změny jednotlivých nákladových položek regionálních společností v průběhu času způsobeny především vnějšími faktory, například inflací a změnami úrokových sazeb, které mají dopad nejen na ceny na trhu, ale také na očekávanou míru návratnosti vloženého kapitálu. Pro výpočet výše uvedené míry byly zohledněny bankovní úrokové sazby a průměrné výpůjční sazby z úvěrů pro námořní společnosti.

(117) Pokud jde o míru návratnosti vloženého kapitálu, Itálie poskytla Komisi míry akceptované v letech 2002 až 2003, nebyla však schopna tyto sazby poskytnout pro období 2004–2008.

Rok	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Itálie rovněž poskytla Komisi účetnictví společnosti Tirrenia za jednotlivé spoje od roku 2004, aby určila náklady, které této společnosti vznikly při provozování vnitrostátních/mezinárodních tras, které dříve obsluhovala společnost Adriatica. Bylo však zdůrazněno, že tyto hodnoty by měly být považovány za pouhý odhad skutečných nákladů vynaložených na každém spoji, vzhledem k tomu, že určité zohledněné nákladové položky nelze rozdělit podle jednotlivých tras.

(119) Na základě těchto informací byly výsledky společnosti Tirrenia (v EUR) na mezinárodních trasách dříve provozovaných společností Adriatica následující:

Rok	Ancona – Drač	Ancona – Bar	Bari – Drač	Ancona – Split
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	-	-	3 701 256	- 4 249 739
2006	-	-	5 503 024	- 145 514
2007	-	-	7 119 285	-
2008	-	-	4 308 702	-

2.2.5. *Investice plánované pětiletými plány a obchodním plánem*

(120) Kromě určení tras, které musí být obsluhovány, a požadované četnosti spojů pětileté plány stanovily i investice, které příjemci hodlali vynaložit v příslušném období, aby zaručili službu na dotčených trasách. Ve fázi vyšetřování se Komise především snažila prověřit, jakým způsobem byly zaúčtovány náklady na nákup a odpisy lodí pro účely výpočtu roční subvence.

(121) Komise také chtěla prověřit, zda dodatečné investice plánované pro regionální společnosti bývalé skupiny Tirrenia v obchodním plánu, který skupina Tirrenia přijala v březnu 1999 na období let 1999–2002, neobsahovaly určitý prvek podpory. Obchodní plán měl tyto hlavní cíle:

a) umožnit společnostem čelit změněným podmínkám, které vyplynuly z liberalizace italského kabotážního trhu (1. ledna 1999), a připravit se na konec platnosti počátečních úmluv uzavřených se státem, který měl nastat v roce 2008;

b) snížit náklady na služby poskytované podle výše uvedených počátečních úmluv;

c) podporovat rozvoj skupiny a co nejlépe využít disponibilní zdroje;

d) vytvořit podmínky pro privatizaci společností.

(122) Obchodní plán obsahoval změny investic nezbytných pro služby, které byly předmětem počátečních úmluv, které měly být využity na vyřazení starých plavidel z provozu, převod jiných plavidel v rámci skupiny a na nové investice v celkové výši 700 miliard ITL (přibližně 361,5 milionu EUR) ([29]).

2.3. **Preferenční daňový režim**

(123) Legislativní nařízení č. 504 ze dne 26. října 1995 zavedlo určitý preferenční daňový režim pro minerální oleje používané jako palivo pro plavbu. Ve smyslu čl. 63 odst. 3 uvedeného nařízení se snížená daň uplatňuje u maziv používaných na palubách lodí.

(124) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila určité pochyby nad způsobem zavedení takovéhoto daňového zvýhodnění v případě lodí kotvících v italských přístavech za účelem údržby. Komise se chtěla ujistit, že toto opatření nemá diskriminační dopady vůči jiným námořním provozovatelům, jejichž lodě se nacházejí ve stejné situaci.

3. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

3.1. **Připomínky před přijetím rozhodnutí z roku 2005**

3.1.1. *Připomínky společností skupiny Tirrenia*

(125) Dopisem ze dne 22. listopadu 1999 společnosti skupiny Tirrenia podaly námitky ohledně rozhodnutí o zahájení řízení. Společnosti v první řadě rozporovaly novou kvalifikaci vyrovnávací platby vyplacené podle počátečních úmluv jakožto podpory, a tudíž i oprávněnost rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení. Tvrdily zejména, že Komise byla s velkým předstihem informována o existenci systému vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby a že nikdy nevznesla proti takovémuto systému žádné námitky. Rovněž uváděly, že částka roční vyrovnávací platby vyplacená veřejným společnostem byla zcela přiměřená a byla omezena na dodatečné čisté náklady závazků veřejné služby. Z toho důvodu měly společnosti za to, že tato platba nenarušuje hospodářskou soutěž s ostatními provozovateli na trhu.

(126) Současně společnosti Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar podaly návrh na zrušení rozhodnutí k Tribunálu v souladu s čl. 263 odst. 4 SFEU (viz také 5. bod odůvodnění).

3.1.2. *Připomínky soukromých provozovatelů*

(127) Komisi byly zaslány připomínky některých soukromých provozovatelů, kteří konkurují na řadě tras obsluhovaných společnostmi Caremar, Saremar a Toremar. Lze je shrnout takto:

a) společnosti skupiny Tirrenia na trasách, kde se soustřeďovala konkurence soukromých provozovatelů, praktikovaly agresivní obchodní politiku charakterizovanou dumpingovými tarify, systémy slev a odložených plateb, které nelze vysvětlit jinak, než že společnosti získávaly veřejné financování;

([29]) Převodní kurz: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) závazky veřejné služby nebyly transparentní a schopnost společností skupiny Tirrenia změnit rozsah takových závazků, zejména pokud jde o obsluhované trasy a konkrétní jízdní řády a četnosti spojů, by měla být posouzena jako skutečnost, která je v rozporu s vlastní podstatou závazků veřejné služby;

c) vzhledem k tomu, že na některých trasách obsluhovaných společnostmi skupiny Tirrenia poskytovali služby soukromí provozovatelé, se nutnost veřejné služby zdála být velmi diskutabilní;

d) způsoby financování investic provedených od roku 1995 nebo stanovených obchodním plánem zahrnovaly prvky podpory, a to i pokud jde o příznivější podmínky přístupu k soukromému financování, kterých využívaly společnosti skupiny Tirrenia;

e) společnosti skupiny Tirrenia využívaly preferenčního daňového režimu u minerálních olejů spotřebovaných na jejich plavidlech při zastávkách v italských přístavech.

3.2. **Připomínky následující po zrušení rozhodnutí z roku 2005**

(128) Poté, co Tribunál zrušil rozhodnutí z roku 2005, vyzvala Komise účastníky řízení, aby předložili připomínky k výše uvedenému zrušení a jeho důsledkům (viz také oddíl 1.3).

(129) Komise obdržela připomínky pouze od příjemců opatření, která byla předmětem šetření. Příjemci zejména uváděli, že Komise měla vzít v úvahu všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, včetně dodatečných důvodů předložených žalobci v rámci soudního řízení, a následně dojít k závěru, že dotčená opatření:

a) nepředstavují podporu; nebo

b) představují existující podporu, neboť režim námořní veřejné služby v Itálii i) předcházel datu vstupu Smlouvy o ES v platnost; ii) podléhal implicitnímu nebo výslovnému povolení Evropské komise ([30]) a iii) v každém případě předcházel vstupu nařízení o námořní kabotáži v platnost.

4. **PŘIPOMÍNKY ITALSKÝCH ORGÁNŮ**

4.1. **Připomínky před přijetím rozhodnutí z roku 2005**

4.1.1. *Subvence poskytované na plnění veřejné služby*

(130) Dopisem ze dne 29. září 1999 italské orgány předložily připomínky k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Podle jejich stanoviska článek 4 nařízení o námořní kabotáži umožňoval, aby počáteční úmluvy uzavřené s každou společností ze skupiny Tirrenia zůstaly plně v platnosti až do uplynutí své platnosti na konci roku 2008. Z tohoto důvodu systém závazků veřejné služby vyplývající z počátečních úmluv nemohl být zpochybněn rozhodnutím o zahájení řízení.

(131) Italské orgány dále rozporovaly kvalifikaci podpory jako nové podpory ve smyslu čl. 108 odst. 3 SFEU a skutečnost, že taková podpora mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy předtím, než se dne 1. ledna 1999 italský trh pro kabotáž otevřel.

(132) Nad rámec těchto obecných připomínek italské orgány zdůraznily, že přítomnost soukromých provozovatelů na trasách obsluhovaných společnostmi skupiny Tirrenia byla jevem často zcela novým a omezeným, jelikož byla omezena na určitý počet tras a soustředila se do letní sezóny. Dále, metoda výpočtu roční vyrovnávací platby, která spočívala v odečtu zisku dosaženého v průběhu léta od akumulované ztráty vzniklé během zimy, omezovala výši vyrovnávací platby na nezbytné minimum.

(133) V důsledku toho byla dle soudu italských orgánů tato vyrovnávací platba nutná a zcela přiměřená, pokud jde o závazek veřejné služby, jehož vymezení spadá do pravomoci členského státu.

([30]) Italské orgány tvrdily, že Komise byla informována o subvencích společnostem skupiny Tirrenia dlouho předtím, než bylo zahájeno formální vyšetřovací řízení. Kromě toho v roce 1992 Komise pro správní účely překlasifikovala případ jako existující pod číslem E 5/1992. Až do roku 1995 veškerá korespondence mezi Komisí a Itálií odkazovala na spis pod číslem E. V roce 1995 se Komise vrátila k číslu NN.

(134) Pokud jde o porušení pravidel hospodářské soutěže společností Adriatica u spoje provozovaného mezi Itálií a Řeckem, italské orgány zdůraznily, že rozhodnutí Komise týkající se porušení nebylo v dané době konečné. Trvaly na tom, že uvedená dvě řízení byla navzájem zcela nezávislá, že podpora nebyla v žádném případě použita k financování protisoutěžního chování, že její prohlášení za neslučitelnou bude rovnocenné dodatečné sankci a že její vrácení ohrozí společnost Adriatica i a celkový proces privatizace.

4.1.2. *Investice stanovené obchodním plánem*

(135) Italské orgány zdůraznily, že účelem investic uvedených v obchodním plánu bylo snížit náklady na služby při současném zachování vysoké úrovně kvality. Rovněž tvrdily, že metody financování plánovaných investic neobsahují žádný prvek podpory, neboť tyto investice budou financovány zčásti z vlastních fondů společností a zčásti z bankovních půjček sjednaných za běžných tržních podmínek.

4.1.3. *Preferenční daňový režim*

(136) Italské orgány upřesnily právní rámec, který upravoval daňový režim pro minerální oleje používané jako palivo při plavbě. Z informací zaslaných Komisi vyplývalo, že na základě obecně uplatňovaného rozhodnutí ze dne 2. března 1996, které bylo vydáno v souladu s legislativním nařízením č. 504/1995, byl preferenční daňový režim stanovený uvedeným legislativním nařízením rozšířen na paliva a maziva používaná veškerými plavidly, která kotvila v přístavu za účelem údržby.

(137) Současně, jak uvádí 5. bod odůvodnění, Itálie podala u Soudního dvora opravný prostředek proti rozhodnutí o zahájení řízení, pokud jde o část, v níž se stanoví ukončení protiprávní podpory.

4.2. **Připomínky následující po zrušení rozhodnutí z roku 2005**

(138) V dubnu 2010 požádala Komise italské orgány, aby předložily své připomínky ke zrušení rozhodnutí z roku 2005 Tribunálem a objasnily některé aspekty týkající se mezinárodních tras provozovaných společnostmi Adriatica a Saremar. Komise rovněž požádala o podrobný popis mechanismu vyrovnávací platby za obsluhu dotčených tras, včetně všech následných úprav metody výpočtu vyrovnávací platby a návratnosti vloženého kapitálu.

(139) Italské orgány znovu prohlásily, že dotčená opatření by měla být kvalifikována jako existující podpora, jak již bylo uvedeno a prokázáno v rámci formálního vyšetřovacího řízení. Tvrdily, že kritéria pro udělení zakázky i způsob výpočtu vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby upravovalo nařízení 2081/1936, které bylo následně zrušeno zákonem 684/1974 a nařízením 2082/1936. Článek 2 nařízení 2081/1936 skutečně stanovil trasy národního zájmu a článek 6 stanovil, že dodatečné náklady vzniklé společnostem při provozování dotčených tras budou státem kryty na základě dohod s dvacetiletou platností.

(140) Italské orgány tvrdily, že následné změny právního rámce upravujícího režim námořní veřejné služby na jedné straně pouze zpřísnily závazky veřejné služby, kterými byli příjemci pověřeni, a na druhé straně aktualizovaly mechanismy výpočtu vyrovnávací platby s cílem omezit veřejný příspěvek.

(141) Italské orgány zejména zdůraznily, že zákon 856/1986 zavedl roční vyrovnávací subvenci ve výši rozdílu mezi příjmy a náklady vzniklými při provozování služby, a to na základě objektivních parametrů a nikoli historických nákladů a se zahrnutím přiměřené míry návratnosti. Italské orgány konstatovaly, že tato inovace v právním rámci byla obzvláště důležitá, protože pro společnosti znamenala pobídku k efektivnosti.

(142) Podle italských orgánů by se stejné úvahy týkaly i vyrovnávací platby pro regionální společnosti. Italské orgány zejména potvrdily, že uložení závazků veřejné služby bylo zavedeno zákonem 34/1953, kterým se stanoví tyto čtyři subvencované sektory:

a) Toskánské souostroví (Toremar);

b) Kampánské souostroví a Pontinské ostrovy (Caremar);

c) Liparské ostrovy (Siremar);

d) Egadské ostrovy, Pelagické ostrovy, ostrovy Ustica a Pantelleria (Siremar).

(143) Spojení s menšími ostrovy u Sardinie a s Korsikou údajně provozovala společnost Tirrenia na základě ministerského nařízení ze dne 5. ledna 1937, které zavedlo do třetího přepravního sektoru tras národního zájmu spoje s přístavy La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta a Portovesme. Jednalo se vlastně o spoje provozované společností Saremar, která vznikla v roce 1988 oddělením od společnosti Tirrenia.

(144) Italské orgány rovněž zdůraznily, že totéž nařízení obsahovalo i spoje provozované společností Adriatica s Řeckem, Albánií a ostrovy Tremiti v sektoru IV tras národního zájmu (viz 59. bod odůvodnění).

(145) Na tomto základě dospěly italské orgány k závěru, že mezi režimem veřejné služby podle rozhodnutí z roku 2005 a historickým právním rámcem námořních spojení s ostrovy existují dostatečné prvky návaznosti. Vzhledem k výše uvedenému měly italské orgány za to, že režim veřejné služby předcházel vstupu Smlouvy o ES a nařízení o námořní kabotáži v platnost.

5. **HODNOCENÍ**

5.1. **Vyrovnávací platby za závazek veřejné služby**

5.1.1. *Existence státní podpory*

(146) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(147) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Proto musí být za účelem zjištění toho, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, splněny všechny výše uvedené podmínky. Finanční podpora by měla zejména:

a) být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků;

b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

c) narušovat nebo moci narušit hospodářskou soutěž;

d) ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

(148) *Státní prostředky*: Je zřejmé, že zmíněné subvence jsou poskytovány státem, a to ze státních rezerv.

(149) *Hospodářské zvýhodnění*: Aby došel k závěru, zda vyrovnávací platba za provozování veřejné služby představuje výhodu ve smyslu článku 107 SFEU, stanovil Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci Altmark ([31]) tato kritéria:

(1) podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium podle rozsudku ve věci Altmark“);

(2) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark“);

(3) vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark“);

(4) není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark“).

([31]) Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark se považuje za splněné, pokud byli příjemci vyrovnávací platby vybráni prostřednictvím zadávacího řízení, které umožňuje vybrat uchazeče schopného poskytovat předmětné služby s nejnižšími náklady, nebo jestliže tomu tak není, pokud byla výše vyrovnávací platby vypočítána s odkazem na náklady efektivního podniku.

(151) V daném případě nebyli příjemci vybráni prostřednictvím veřejného zadávacího řízení. Itálie také neprokázala, že úroveň vyrovnání byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(152) Vzhledem k tomu, že kritéria podle věci Altmark jsou kumulativní, nesplnění čtvrtého kritéria postačuje ke stanovení existence hospodářského zvýhodnění poskytovaného regionálním společnostem bývalé skupiny Tirrenia.

(153) *Selektivita*: Předmětné subvence jsou selektivní, neboť jsou zaměřeny na určité podniky, které poskytují služby námořní dopravy.

(154) *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*: Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje zejména postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn. Postačuje, aby příjemce podpory soutěžil s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřené hospodářské soutěži. V tomto případě příjemci podpory soutěží s ostatními podniky poskytujícími služby námořní dopravy v Unii, zejména od doby, kdy vstoupila v platnost nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ([32]) a nařízení o námořní kabotáži, která liberalizují trh mezinárodní námořní dopravy, resp. námořní kabotáže. Proto může přezkoumávaná veřejná vyrovnávací platba ovlivnit obchod Unie a narušit hospodářskou soutěž v rámci vnitřního trhu.

(155) Na základě výše uvedeného má Komise za to, že vyrovnávací platba, kterou italské orgány vyplatily regionálním společnostem skupiny Tirrenia za provozování kabotáže a mezinárodních spojů v letech 1992 až 2008, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.2. *Povaha dotčené podpory: existující nebo nová podpora?*

(156) Poté co určila, že vyrovnávací platba, kterou italské orgány vyplatily regionálním společnostem skupiny Tirrenia za provozování kabotáže a mezinárodních spojů v letech 1992 až 2008, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí Komise posoudit, zda je tato státní podpora existující podporou nebo novou podporou.

(157) Za tímto účelem je třeba rozlišovat mezi kabotážními a mezinárodními spoji.

5.1.2.1. Kabotážní spoje

(158) Pokud jde o provozování kabotážních spojů, rozsudkem z roku 2009 Tribunál zčásti zrušil rozhodnutí z roku 2005, a to z toho důvodu, že Komise chybně použila čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, který stanoví, že „[s]távající zakázky na veřejné služby mohou zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny“.

(159) V rozsudku z roku 2009 Tribunál vyložil tento článek jako typické ustanovení o ochraně předchozího stavu ([33]) a dospěl k závěru, že vyrovnávací platba, která je „nezbytná“ ([34]) pro financování závazků veřejné služby, je existující podporou podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži a jako taková nepodléhá posouzení slučitelnosti.

([32]) Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1).

([33]) Tj. ustanovení, které z důvodu právní stability vylučuje po danou dobu z použití nových pravidel určité aktuálně existující právní vztahy.

([34]) Body 147–148 rozsudku z roku 2009.

(160) Tribunál odkázal na body 60–66 rozsudku Soudního dvora ze dne 10. května 2005 ve věci C-400/99 ([35]), v nichž velký senát objasnil, že:

> „[…] Článek 4 nařízení č. 3577/92, […], ve svém odstavci 3 stanoví, že zakázky na veřejné služby existující ode dne 1. ledna 1993 mohou zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Zakázky tohoto typu však přirozeně obsahují finanční ustanovení nutná pro zajištění závazků veřejné služby, které stanoví. V míře, v jaké znění článek 4 odst. 3 nařízení č. 3577/92 směřuje k zachování dotčených zakázek bez omezení rozsahu tohoto ustanovení na určité aspekty uvedených zakázek, vztahuje se na finanční ustanovení nutná pro zajištění závazků veřejné služby uvedený článek 4 odst. 3. Komise tedy nesprávně tvrdí, že tento se omezuje jen na povolení zachování případných výhradních práv nebo zvláštních práv vyplývajících z uvedených zakázek. V napadeném rozhodnutí navíc Komise nezaujala až tak restriktivní postoj, neboť tam uznala, že mechanismy financování dotčených zakázek jsou v mezích financování vícenákladů na povinnosti veřejné služby zahrnuty v čl. 4 odst. 3 nařízení č. 3577/92“ (bod 64);

a že

> „[…] případné podpory, překračující to, co je nutné pro zajištění závazků veřejné služby, které jsou předmětem dotčených zakázek, nemohou spadat do rozsahu působnosti čl. 4 odst. 3 nařízení č. 3577/92 právě proto, že nejsou nezbytné pro rovnováhu, a tedy zachování těchto zakázek. Nelze je tedy na základě tohoto ustanovení považovat za existující podpory“ (bod 65).

(161) Aby bylo možné určit, zda je opatření novou nebo existující podporou na základě čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, musí Komise vyložit rozsah podpory, která je „nutná pro zajištění závazků veřejné služby stanovených v zakázky na veřejné služby existujících k 1. lednu 1993“ ve smyslu výše uvedeného rozsudku. Komise chápe, že oblast působnosti takového testu nezbytnosti musí být širší než test přiměřenosti, který Komise provádí při posuzování slučitelnosti opatření podpory podle čl. 106 odst. 2 SFEU. Pokud by tyto dva testy měly stejnou oblast působnosti, nová podpora, která nesplňuje čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, by na základě čl. 106 odst. 2 SFEU nemohla být nikdy prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, neboť by automaticky nebyla přiměřená ve smyslu posledně uvedeného ustanovení. Komise proto má za to, že Soudní dvůr tím, že považoval za existující podporu jakoukoli podporu, která byla „nutná pro zajištění závazků veřejné služby stanovených v zakázky na veřejné služby existujících k 1. lednu 1993“, zahrnul do tohoto pojmu jakoukoli vyrovnávací platbu přímo spojenou s závazky veřejné služby stanovenými ve veřejné zakázce. Takové přímé spojení existuje například tehdy, když smlouva stanoví výši vyrovnávací platby nebo metodiku jejího výpočtu, nebo v každém případě tehdy, je-li zřejmé, že by smlouva o veřejných službách nebyla uzavřena, pokud by vyrovnávací platba neexistovala.

(162) Komise proto bude za novou podporu považovat pouze vyrovnávací platbu za provoz kabotážních spojů, která nemá právní základ ve veřejných zakázkách existujících ke dni vstupu nařízení o námořní kabotáži v platnost.

(163) V projednávaném případě byly počáteční úmluvy uzavřeny v červenci 1991, před vstupem nařízení o námořní kabotáži v platnost, a existovala přímá souvislost mezi vyrovnávací platbou a závazky veřejné služby, které byly v úmluvách stanoveny.

(164) Účelem roční subvence stanoveným v počátečních smlouvách bylo umožnit regionálním společnostem pokrýt ztráty vyplývající z negativního rozdílu mezi jejich provozními náklady a příjmy. Jak uvádí 103. bod odůvodnění, nákladové položky významné pro vyrovnávací platbu, upřesněné v článku 5 počátečních úmluv, byly tyto: pořizovací náklady, náklady na reklamu a ubytování, náklady na nakládku a vykládku a manévrování, náklady na pobřežní administrativní personál, náklady na údržbu lodí, správní náklady, náklady na pojištění, nájemné a leasing, náklady na palivo, daně a odpisy. Všechny tyto nákladové položky se týkaly poskytování veřejných služeb a byly vymezeny orgány veřejné moci, společnosti tak neměly žádný prostor pro volné uvážení.

(165) Kromě toho byly počáteční úmluvy uzavřené mezi italským státem a každou z pěti regionálních společností totožné s počáteční úmluvou, která byla uzavřena mezi italským státem a společností Tirrenia (viz 94. bod odůvodnění), a zohledňovaly stejné nákladové položky. Ve svém rozhodnutí z roku 2001 týkajícím se společnosti Tirrenia Komise uznala, že tyto nákladové položky byly nezbytně nutné k poskytování veřejných služeb, neboť odrážely fixní a variabilní náklady přímo spojené s poskytováním služeb, které orgány veřejné moci hodnotily jako služby

([35]) Rozsudek ze dne 10. května 2005, Italská republika v. Komise Evropských společenství, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

obecného zájmu a na které se tak vztahovala počáteční úmluva ([36]). Pokud jde o odpisy plavidel, měla Komise za to, že pro poskytování těchto služeb lze odpisy považovat za nezbytné, pokud byly dotčené lodě použity výhradně pro služby, na které se vztahovaly počáteční úmluvy ([37]). Výše uvedené úvahy platí obdobně pro regionální společnosti.

(166) S ohledem na přímou souvislost mezi vyrovnávací platbou a provozováním kabotážních tras obsluhovaných regionálními společnostmi podle počátečních úmluv Komise dospěla k závěru, že uvedená vyrovnávací platba byla nezbytná k pokrytí dodatečných nákladů závazků veřejné služby stanovených v počátečních úmluvách.

(167) Výše uvedený závěr by se nezměnil, ani kdyby byla Komise vyzvána, aby ověřila, zda roční vyrovnávací platba vyplácená regionálním společnostem představovala minimum nezbytné pro poskytování veřejné služby. Analýza i) mechanismu vyrovnávací platby; ii) příjmů společnosti a iii) dodatečných nákladů vzniklých v souvislosti s provozováním kabotážních spojů podle počátečních úmluv ukazuje, že vyrovnávací platba vyplacená těmto společnostem podle počátečních úmluv byla striktně přiměřená dodatečným nákladům spojeným s úkolem veřejné služby, kterým byli příjemci pověřeni.

(168) Zaprvé byla roční částka vyrovnávací platby vypočítávána s přihlédnutím k provozním příjmům zaznamenaným každou regionální společností na trasách, které byly předmětem počátečních úmluv, a tyto příjmy byly odečítány od celkových kumulovaných ztrát vzniklých na daných trasách (článek 3 počátečních úmluv). Tato metoda výpočtu, která předpokládala, že příjmy vytvořené během hlavní sezóny snižují kumulovanou ztrátu vzniklou v období mimo hlavní sezónu, měla omezit částku subvence vyplácené veřejným společnostem, aby výsledná výše roční vyrovnávací platby byla celkově nižší než částka, které by bylo dosaženo pouhým součtem kumulovaných ztrát u každé trasy.

(169) Zadruhé příjmy společnosti podléhaly dvojímu omezení tarifních sazeb, konkrétně existovaly zvýhodněné tarify pro určité sociální skupiny a společnosti byly povinny u každé změny tarifů získat předběžný souhlas orgánů veřejné moci. Z informací zaslaných italskými orgány vyplývalo, že regionální společnosti nemohly své tarify volně upravovat, zvláště aby zohlednily změny provozních nákladů ([38]). V rozhodnutí z roku 2001 již Komise uznala, že toto dvojí omezení, které způsobovalo citelné snížení výnosů společností a ovlivňovalo výši roční vyrovnávací platby, by nemělo být kvalifikováno jako agresivní obchodní praxe charakterizovaná tarify stanovenými z pozice síly.

(170) Zatřetí italské orgány poskytly Komisi informace o nákladech vzniklých regionálním společnostem při provozování tras v rámci veřejné služby v letech 1992 až 2008. Jmenovitě pokud se týká provozování veřejné služby v období 1992–2008, Itálie poskytla:

— celkové náklady, provozní příjmy a návratnost vloženého kapitálu evidované všemi regionálními společnostmi ([39]) v letech 1992–2008 a odpovídající částku roční subvence,

— účetnictví podle jednotlivých spojů za každou společnost za období 1992–2001 a 2004–2008,

— návratnost vloženého kapitálu poskytnutého společnosti Adriatica v období 1999–2003, společnosti Saremar v roce 1998 a v období 2000–2003 a společnostem Toremar, Siremar a Caremar v období 1998–2003 (návratnost se pohybovala od 1,6 % do 12,2 %).

(171) Předložené údaje (viz tabulky ve 115. bodě odůvodnění) ukazují, že náklady v letech 2002 až 2008 zůstaly do značné míry pod průměrnými náklady provozování tras v referenčním období posuzovaném v rozhodnutí z roku 2005 (1992–2001).

([36]) Viz 33. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2001.

([37]) Tamtéž.

([38]) Podle článku 12 zákona 856/1986 určoval tarify pro přepravu cestujících a zboží každoročně stát. Dotčené společnosti mohly státu navrhnout změny tarifů, které považovaly za nezbytné. Tyto návrhy podléhaly meziresortnímu projednání.

([39]) Pokud jde o společnost Adriatica, za období 2004–2008 (kdy byla společnost převzata společností Tirrenia) italské orgány poskytly celkové náklady a provozní příjmy evidované společností Tirrenia (na bývalých trasách společnosti Adriatica).

(172) Pokud jde o návratnost vloženého kapitálu, jednotlivé položky vloženého kapitálu byly podrobně popsány v počátečních úmluvách a míry návratnosti byly stanoveny s odkazem na tržní sazby, aby odrážely řádnou návratnost každé položky. Přestože neexistují údaje o míře návratnosti vloženého kapitálu povolené společnostem v letech 2004–2008, Komise konstatuje, že až na několik výjimek se míra návratnosti vloženého kapitálu v letech 2001 až 2003 soustavně snižovala (viz tabulky v 106. a 117. bodě odůvodnění). Tento trend spolu s celkovou stabilitou absolutních částek návratnosti vloženého kapitálu v období 2001–2008 (viz tabulky v 105. a 115. bodě odůvodnění) ([40]) umožňuje důvodně předpokládat, že vyrovnávací platby vyplácené společnostem za plnění závazků veřejné služby zůstaly po celou dobu trvání počátečních úmluv přiměřené. S ohledem na výše uvedené Komise trvá na svém posouzení, které uvedla v rozhodnutí z roku 2005, že návratnost pro příjemce byla stanovena na přiměřené úrovni.

(173) S přihlédnutím k přímé souvislosti mezi vyplacenou vyrovnávací platbou a závazky veřejné služby zakotvenými v počátečních úmluvách a navíc také k přiměřeností vyrovnávací platby dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platba poskytnutá za kabotážní spoje do roku 2008 představuje existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži.

(174) Vzhledem k tomu, že vyrovnávací platba za plnění závazků veřejné služby týkajících se kabotážních spojů představuje existující podporu a rozhodnutí z roku 2005 Tribunál v celém rozsahu zrušil, včetně podmínek v něm stanovených ohledně provozování kabotážních spojů společností Caremar, Komise nemusí dále posuzovat, zda příjemce tyto podmínky při provádění rozhodnutí z roku 2005 nakonec splnil, ani zda byly v první řadě nezbytné. Vyrovnávací platba za plnění závazků veřejné služby na kabotážních spojích představuje existující podporu, ale již není v platnosti. Nemá proto smysl, aby Komise navrhovala Itálii vhodná opatření podle čl. 108 odst. 1 SFEU, protože taková opatření by mohla opatření podpory změnit jen do budoucnosti. Z toho vyplývá, že Komise nemá důvod zkoumat slučitelnost existující podpory, která již není v platnosti.

5.1.2.2. Mezinárodní spoje

(175) Poskytování dopravních služeb na mezinárodních námořních spojích spadá do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 4055/86, které neobsahuje žádné ustanovení o ochraně předchozího stavu podobné čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži.

(176) Podle čl. 1 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([41]) (dále jen „nové procesní nařízení“) jsou existující podporou „[…] všechny podpory existující v jednotlivých členských státech před vstupem Smlouvy o fungování EU v platnost, to znamená režimy podpor a jednotlivé podpory, které byly zavedeny před vstupem Smlouvy o fungování EU v platnost a zůstávají v příslušných členských státech použitelné i po něm“.

(177) Podle ustanovení čl. 4 odst. 1 nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([42]) (dále jen „prováděcí nařízení“) je existující podpora definována jako „jakákoli změna kromě úprav čistě formálního či administrativního charakteru, která nemůže ovlivnit hodnocení slučitelnosti opatření se společným trhem. Zvýšení původního rozpočtu stávajícího režimu podpor maximálně o 20 % se však nepovažuje za změnu stávající podpory“.

([40]) Absolutní částky návratnosti vloženého kapitálu v letech 2001 a 2008 byly následující: Saremar – 555 500 EUR v roce 2001 a 855 000 EUR v roce 2008, Toremar – 1 566 700 EUR v roce 2001 a 1 699 000 EUR v roce 2008, Siremar – 2 194 000 EUR v roce 2001 a 2 060 000 EUR v roce 2008, Caremar – 1 739 700 EUR v roce 2001 a 1 874 000 EUR v roce 2008. Za společnost Adriatica jsou údaje k dispozici pouze do roku 2004, než ji převzala společnost Tirrenia.

([41]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9), které od 14. října 2015 nahrazuje procesní nařízení.

([42]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) 2015/2282 ze dne 27. listopadu 2015.

(178) Podle ustálené judikatury ([43]) by ne každá změna existující podpory měla být považována za změnu existující podpory na novou podporu; pouze v případě, že se změna týká vlastní podstaty původní podpory, se tato přeměňuje na novou podporu. Toto posouzení je třeba provést s odkazem na ustanovení upravující danou podporu, její formy a meze ([44]). Prodloužení opatření podpory však představuje novou podporu ([45]).

(179) Jak Tribunál připomněl ve svém rozsudku z roku 2009, změny se netýkají podstaty, pokud nepozměňují právní předpis, který podporu stanovil, z hlediska povahy zvýhodnění nebo podstaty činnosti, kterého se zvýhodnění týká ([46]).

Změny režimu veřejné služby

(180) Z pěti regionálních společností tehdejší skupiny Tirrenia pouze společnosti Adriatica a Saremar působily na mezinárodních trasách podle počátečních úmluv.

(181) Komise musí posoudit, zda vyrovnávací platby vyplácené těmto společnostem za poskytování služeb mezinárodní námořní dopravy představují novou podporu nebo existující podporu ve smyslu článku 1 nového procesního nařízení. Za tímto účelem musí Komise ověřit, zda opatření podpory bylo od vstupu Smlouvy v platnost ovlivněno podstatnými změnami povahy zvýhodnění, sledovaného cíle, příjemce nebo zdroje financování. Tyto změny by znamenaly novou podporu.

(182) Komise konstatuje, že financování závazků veřejné služby týkajících se mezinárodních spojů prošlo několika významnými změnami v několika aspektech, jak je podrobně uvedeno níže.

a) Subjekty, které jsou příjemci podpory

(183) Nařízení z roku 1936 pověřila čtyři společnosti (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia a Adriatica) závazky veřejné služby týkajícími se tras národního zájmu, které zahrnovaly vnitrostátní i mezinárodní trasy přepravy osob a přepravy zboží. Tato nařízení uváděla taxativní seznam společností pověřených provozováním tras národního zájmu. Regionální společnosti byly začleněny a pověřeny poskytováním poštovních a komerčních služeb čistě místní povahy až v pozdější fázi, a to společnosti Caremar, Toremar a Siremar podle zákona č. 169/1975 a společnost Saremar podle zákona 856/1986, v návaznosti na zrušení nařízení 2081/1936 (viz 83. a 88. bod odůvodnění).

b) Trasy

(184) Většina mezinárodních tras, na které se vztahuje toto posouzení, byla zavedena v režimu veřejné služby po vstupu Smlouvy o ES v platnost.

(185) Pokud jde o společnost Adriatica, nařízení z roku 1936 výslovně stanovilo pouze obsluhu trasy Bari–Drač. Jednalo se však pouze o trasu osobní přepravy, zatímco spoj Bari–Drač, který je předmětem tohoto posouzení, je kombinovanou trasou (přeprava osob a zboží).

(186) V nařízeních z roku 1936 nebyla stanovena žádná trasa z italských přístavů Ancona nebo Bari do Baru (Černá Hora) nebo Splitu (Chorvatsko). Podle italských orgánů zahájila společnost Adriatica obsluhu trasy Ancona–Split v roce 1978 a trasy Ancona–Bar v roce 1997.

(187) Spoj Terst–Drač byl zaveden v roce 1983 za účelem rozvoje obchodních vztahů mezi Albánií a zeměmi západní Evropy. V seznamech tras přijatých na základě nařízení z roku 1936 nebyla uvedena žádná trasa z Terstu do Albánie.

([43]) Viz rozsudek ze dne 9. srpna 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA v. Office National du Ducroire a belgický stát, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, body 13 a 16, a rozsudek ze dne 30. dubna 2002, Gibraltar v. Komise, spojené věci T-195/01 a T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, bod 111.

([44]) Rozsudek ze dne 9. srpna 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA v. Office National du Ducroire a Belgický stát, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, bod 28, a rozsudek ze dne 16. prosince 2010, Nizozemsko v. Komise, spojené věci T-231/06 a T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, bod 180. Viz také rozsudek Soudu ESVO ze dne 22. srpna 2011, Konkurrenten.no v. Kontrolní úřad ESVO, E-14/10, bod 57.

([45]) Viz také rozsudek ze dne 25. března 2009, Alcoa Trasformazioni v. Komise, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, bod 132; rozsudek ze dne 11. června 2009. Itálie v. Komise, rozsudek ve věci T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, body 99–101; rozsudek ze dne 20. září 2011, Regione autonoma della Sardegna a další v. Komise, spojené věci T-394/08, T-408/08, T-453/08 a T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, body 176–179; rozsudek ze dne 22. března 2012, Italská republika v. Evropská komise, C-200/11 P, EC|LI:EU:C:2012:165, body 30–31.

([46]) Body 123 až 124 rozsudku z roku 2009.

(188) Totéž platí pro trasu Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra. Italské orgány nebyl schopny Komisi poskytnout písemné důkazy, které by jasně prokazovaly, kdy byl zřízen spoj Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra. Itálie tvrdí, že trasa Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra spadá do oblasti působnosti nařízení z roku 1936 vzhledem k tomu, že v té době existoval mezi trasami národního zájmu v sektoru IV jeden konkrétní spoj do Řecka, identifikovaný v nařízení 2081/1936 (zahrnující spoje s Řeckem, Albánií a ostrovy Tremiti). Komise nemůže argument italských orgánů akceptovat. V seznamech přijatých na základě nařízení z roku 1936 nebyla uvedena žádná konkrétní trasa z Brindisi. Podle dopisu italských orgánů ze dne 29. října 2002 zavedla trasu Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra až společnost Adriatica v roce 1978. Týmž dopisem italské orgány objasnily, že společnost Adriatica v režimu veřejné služby nikdy neprovozovala trasu Bari–Řecko, ale spoj do Řecka z Brindisi. Samotné italské orgány tedy považovaly uvedené dvě trasy za dva oddělené relevantní trhy.

(189) Pokud jde o společnost Saremar, seznam tras národního zájmu stanovený nařízeními z roku 1936 zahrnoval spoj osobní přepravy mezi Sardinií a Korsikou (La Maddalena–Palau–Bonifacio), původně provozovaný společností Tirrenia. Naproti tomu trasa následně provozovaná společností Saremar podle zákona 856/1986 byla kombinovanou trasou (přeprava osob a zboží). Spoj Santa Teresa di Gallura – Bonifacio posuzovaný v tomto rozhodnutí nebyl zahrnut do seznamu tras národního zájmu.

(190) Kromě výše uvedeného Komise upozorňuje, že po roce 1989 již nebyly trasy, které měly být obsluhovány, stanoveny zákonem, protože podle zákona 160/1989 je měly určovat orgány veřejné moci na základě technických návrhů společností.

c) Doba trvání režimu financování

(191) Jak je uvedeno výše, nařízení z roku 1936 stanovila na dobu dvaceti let pověření čtyř nově zřízených společností (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) provozem určitých spojů národního zájmu, jakož i možnost poskytovat provozovatelům po stejnou dobu subvenci na základě zakázek národního zájmu.

(192) Nařízení z roku 1936 nestanovila možnost prodloužit tyto smlouvy o veřejných službách nebo vyrovnávací platbu, která má být poskytnuta provozovatelům za provozování dotyčných služeb po počátečním dvacetiletém období. Platnost těchto smluv skončila dne 31. prosince 1956 a byla několikrát prodloužena až do vstupu zákona 600/1962 v platnost.

(193) Zákon 600/1962 stanovoval uzavírání nových smluv o veřejných službách na dobu dvaceti let a upřesňoval trasy národního zájmu, které mají být provozovány, a vyrovnávací platby, které mají být poskytnuty každé společnosti za provozování spojů.

(194) Zákon 684/1974 zavedl jinou dobu trvání v závislosti na druhu dotčené služby: trasy přepravy zboží mohly být financovány nejvýše po dobu pěti let, zatímco trasy přepravy osob mohly být financovány po dobu nejvýše tří let (pouze spoje s italskými ostrovy mohly získat vyrovnávací platbu v průběhu dalších dvaceti let, to se však netýkalo mezinárodních spojů).

(195) Zákon 856/1986 dále změnil prvky režimu veřejné služby. Podle čl. 13 odst. 4 zákona 856/1986 se pravidla obsažená v článcích 8 a 9 zákona 684/1974 a následné změny vztahovaly na kombinované trasy mezi západním a východním pobřeží středního a dolního Jaderského moře, jakož i mezi Jónským mořem a východním Středozemním mořem, které existovaly k 1. lednu 1986 a provozovala je společnost Adriatica. V důsledku toho mohla společnost Adriatica získat vyrovnávací platbu za provozování mezinárodních spojů na základě smluv o veřejných službách s dobou trvání dvacet let. Zákon nevyjasnil pravidla použitelná na mezinárodní spoj provozovaný společností Saremar. Komise však upozorňuje, že počáteční úmluva považovala provoz této trasy za kabotážní spoj a stanovila jeho financování v období dvaceti let, stejně jako u jakéhokoli jiného kabotážního spoje v rámci veřejné služby, kterou byla pověřena společnost Saremar.

(196) Zákon 856/1986 objasnil, že ztrátové spoje přepravy zboží mohou získat veřejnou finanční podporu pouze po dobu pěti let (počínaje 1. lednem 1985 nebo od pořízení nové lodi).

d) Přidělování rozpočtových prostředků

(197) Jak je uvedeno výše, nařízení z roku 1936 nestanovila celkový rozpočet systému financování.

(198) Článek 6 zákona 600/1962 naopak stanovil celkové přidělování rozpočtových prostředků s výhradou určitých omezení v souladu s články 7 a 8 uvedeného zákona.

(199) Následné zákony nestanovily celkové přidělování rozpočtových prostředků na různé režimy financování, které upravovaly.

e) Výpočet vyrovnávací platby

(200) Systém pro výpočet subvencí byl několikrát revidován. Zejména se ze subvence vypočítávané z předpokládaných nákladů a příjmů dle dohody ve smlouvách o veřejných službách, které podléhají přezkumu každé čtyři roky (nařízení z roku 1936), vyvinula pevná částka s omezenými úpravami v souladu s články 7 a 8 zákona č. 600/1962, což mělo společnosti poskytnout pobídku k efektivitě.

(201) Zákon 684/1974, jak byl proveden nařízením 501/1979, následně rozlišoval mezi spoji pro přepravu zboží (článek 4), spoji pro přepravu osob (článek 6) a spoji s velkými a menšími italskými ostrovy (článek 8). Na tomto základě:

— Pokud jde o spoje s italskými ostrovy, mohla být částka veřejné vyrovnávací platby stanovená ve smlouvách o veřejných službách na dobu dvaceti let předmětem každoročního přezkumu, pokud by alespoň jedna z nákladových položek zohledněných při jejím výpočtu vykázala ve srovnání s předchozím rokem odchylku vyšší než 5 %.

— Pokud jde o spoje pro přepravu osob, mohly společnosti Italia, Lloyd Triestino, Adriatica a Tirrenia obdržet na základě ročních úmluv vyrovnávací platbu za námořní služby poskytované během tříletého období povoleného pro ukončení činností. Roční vyrovnávací platby musely být stanoveny na základě předpokládaných nákladů a příjmů a jejich cílem muselo být zajištění hospodářské rovnováhy společností. Za tímto účelem mohla být vyrovnávací platba přezkoumána na konci roku.

— Pokud jde o spoje pro přepravu zboží, společnosti tehdejší skupiny Finmare, které buď zahájily nové námořní trasy, nebo provozovaly stávající trasy, mohly získávat po dobu nejvýše pěti let veřejnou vyrovnávací platbu zaměřenou na zajištění hospodářské rovnováhy společností. V tomto ohledu musela být vyrovnávací platba přezkoumána každý rok do 30. června. Vyrovnávací platba za provoz stávajících tras mohla být poskytnuta pouze na základě ročních úmluv.

(202) Souhrnně řečeno, pokud jde o spoje pro přepravu zboží a osob, zákon 684/1974 a vyhláška 501/1979 nestanovily ani mechanismus pobídek ke zvýšení efektivnosti, ani možnost poskytnout provozovateli přiměřený zisk z poskytovaných veřejných služeb. Kromě toho zákon 684/1974, jak byl proveden nařízením 501/1979, poprvé zavedl rozlišení mezi spoji pro přepravu zboží a spoji pro přepravu osob a stanovil různý mechanismus vyrovnávací platby pro oba druhy služeb. Uvedený právní předpis nevysvětlil, jaký mechanismus se použije na kombinované spoje (pro přepravu zboží a osob).

(203) Mechanismus vyrovnávací platby dále změnil zákon 856/1986. Pokud jde o spoje pro přepravu zboží nezbytné pro národní hospodářství, článek 2 stanovoval poskytnutí subvence na zahájení provozu na dobu nejvýše pěti let (od 1. ledna 1985). Pokud jde o kombinované spoje mezi západním a východním pobřežím středního a dolního Jaderského moře, jakož i spoje mezi Jónským mořem a východním Středozemním mořem, které existovaly ke dni 1. ledna 1986 a provozovala je společnost Adriatica, podle článků 11 a 13 zákona 856/1986 musela být vyrovnávací subvence vypočtena na základě rozdílu mezi příjmy a náklady vzniklými při poskytování služby, určenými s odkazem na průměrné a objektivní parametry, a musela zahrnovat přiměřenou návratnost vloženého kapitálu. Smlouvy o veřejných službách musely obsahovat podrobnosti o aspektech, které je třeba vzít v úvahu při výpočtu subvence, spolu s úplným seznamem subvencovaných tras, lodí, které mají být použity, a četnosti přepravy. Subvence měly být schváleny ministry námořního loďstva, veřejné účasti a financí.

(204) Zákon 856/1986 nevysvětlil, jaký mechanismus vyrovnávací platby se použije na spoj mezi Sardinií a Korsikou, který společnost Tirrenia převedla na společnost Saremar. Počáteční úmluva však tento spoj považovala za kabotážní spoj a zajistila jeho financování podle týchž pravidel.

(205) A konečně čl. 9 odst. 1 legislativního nařízení 77/1989 stanovil, že od 1. ledna 1990 budou spoje považované za nezbytné pro zajištění služeb přepravy osob a zboží, které budou určeny státem na návrh zúčastněných společností, využívat vyrovnávací subvence. Pokud jde o spojení s ostrovy, musela být částka vyrovnávací subvence stanovena ve smlouvách o veřejných službách, přičemž jako referenční byly použity tarifní sazby, které používala vnitrostátní železniční společnost pro rovnocenné služby a vzdálenosti.

f) Ukončení předchozích smluv o veřejných službách a zrušení právních předpisů

(206) Všechny smlouvy o veřejných službách v oblasti přepravy osob a služeb podepsané podle nařízení z roku 1936 ([47]) byly v roce 1962 zrušeny a nahrazeny novými smlouvami založenými na novém právním rámci.

Závěr týkající se vyrovnávací platby poskytnuté za mezinárodní spoje

(207) Komise nemůže přijmout argument italských orgánů, že subvence vyplácené společnostem Adriatica a Saremar za provozování mezinárodních spojů by měly být kvalifikovány jako existující podpora z toho důvodu, že režim veřejné služby předcházel vstupu Smlouvy o ES a nařízení o námořní kabotáž v platnost.

(208) Odkaz na nařízení o námořní kabotáži není relevantní, neboť toto nařízení se netýká mezinárodních spojů.

(209) Kromě toho má Komise s ohledem na výše uvedené skutečnosti (180. až 206. bod odůvodnění) za to, že původní režim podpory prošel podstatnými změnami, které ovlivnily jeho samotnou povahu, a proto se stal zcela novým režimem podpory. Tyto změny se týkají mnoha, ne-li všech, základních prvků původního právního rámce stanoveného nařízeními z roku 1936 a tento rámec zcela přetvořily.

(210) Zaprvé, zahájení provozu většiny mezinárodních tras zkoumaných v tomto rozhodnutí nepředcházelo datu vstupu Smlouvy o ES v platnost. Jedinou výjimkou je trasa Bari–Drač provozovaná společností Tirrenia. Komise však upozorňuje, že ačkoli je spojení Bari–Drač, které je předmětem tohoto posouzení, kombinovanou trasou (pro přepravu osob i zboží), trasa zahrnutá do seznamu tras národního zájmu, byla pouze trasou pro přepravu cestujících. Kromě toho trasou pro přepravu cestujících spojující Sardinii s Korsikou uvedenou v seznamu tras národního zájmu byla trasa La Maddalena–Palau–Bonifacio a tuto trasu původně provozovala společnost Tirrenia. Komise upozorňuje, že kombinované trasy, které následně provozovala společnost Saremar a byly zřízeny podle článku 15 zákona 856/1986, byly dvě odlišné trasy, konkrétně La Maddalena – Palau a Santa Teresa di Gallura – Bonifacio.

(211) Zadruhé, právní základ pro poskytování vyrovnávací platby za provozování mezinárodních spojů byl po vstupu Smlouvy o ES v platnost zrušen.

(212) Zatřetí, mechanismus pro výpočet výše vyrovnávací platby za provozování tras v režimu veřejné služby, včetně ziskového rozpětí, jakož i jeho revize, byly několikrát významně změněny.

(213) Začtvrté bylo opakovaně prodlouženo období, během něhož může být vyrovnávací platba poskytnuta.

(214) Zapáté nebyly rozpočtové prostředky přidělené na financování spojů v rámci veřejné služby stanoveny v roce 1936. Celková částka byla poprvé zavedena v roce 1962, následně však od ní bylo v roce 1974 upuštěno.

(215) Zašesté se mechanismus vyrovnávací platby pro kabotážní trasy stanovený v článcích 8 a 9 zákona 684/1974 stal použitelným na mezinárodní spoje provozované společností Adriatica až na základě čl. 13 odst. 4 zákona 856/1986. V tomto ohledu Komise poukazuje na to, že i při zohlednění vyrovnávací platby založené na nákladech a poskytnuté podle zákona 684/1974 podobně jako vyrovnávací platba podle metody stanovené nařízeními z roku 1936, nelze totéž tvrdit o rámci zavedeném zákonem 600/1962, který ukládal poskytování pevně stanovené částky *ex-ante*, zahrnoval pobídky k efektivnosti a platil téměř třináct let.

(216) Italské orgány tvrdily, že cílem změn provedených po vstupu Smlouvy o ES v platnost bylo omezit výši veřejného příspěvku. Z prvků uvedených v 209. až 215. bodě odůvodnění výše však vyplývá, že tyto změny pouze nesnížily vyrovnávací platbu poskytovanou společnostem, ale zásadně také změnily povahu opatření podpory. Ve skutečnosti byly všechny tyto změny schopny ovlivnit slučitelnost vyrovnávací platby s vnitřním trhem, neboť změnily její možné účinky na hospodářskou soutěž. Souhrnně řečeno, po vstupu Smlouvy o ES v platnost Itálie nezachovala mechanismus vyrovnávací platby beze změny, ale zavedla několik různých systémů vyrovnávací platby pro spoje mezinárodní přepravy v rámci veřejné služby.

([47]) Nařízení 2081/1936 bylo zrušeno v roce 1974 a nařízení č. 2082/1936 bylo zrušeno v roce 2008.

(217) Pokud jde o připomínky předložené příjemci během šetření, Komise konstatuje, že tyto připomínky se do značné míry překrývají s připomínkami italských orgánů. Podle příjemců Komise udělila tichý souhlas s dotčenými opatřeními tím, že odložila zahájení formálního vyšetřovacího řízení na dlouhou dobu poté, co byla informována o subvencích poskytnutých společnostem skupiny Tirrenia.

(218) Vzhledem k tomu, že nebylo předem podáno oznámení ve smyslu čl. 108 odst. 3 SFEU, však možnost, že Komise věděla o různých legislativních textech stanovujících roční subvence na provozování námořních služeb a počátečních úmluv, neznamená, že byl dán tichý souhlas. Skutečnost, že Komise si je vědoma určitého opatření a v tomto ohledu nepodniká žádné kroky, nemůže mít sama o sobě žádný dopad na klasifikaci podpory jako existující nebo nové ([48]).

(219) Vzhledem k výše uvedenému považuje Komise vyrovnávací platbu poskytnutou na provozování mezinárodních tras za novou podporu ve smyslu článku 1 nového procesního nařízení.

5.1.3. *Slučitelnost podpory*

5.1.3.1. Obecný rámec

(220) Ustanovení čl. 106 odst. 2 SFEU stanoví, že „[p]odniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu nebo ty, které mají povahu fiskálního monopolu, podléhají pravidlům obsaženým v této Smlouvě, zejména pravidlům hospodářské soutěže, pokud uplatnění těchto pravidel nebrání právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, které jim byly svěřeny. Rozvoj obchodu nesmí být dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství“.

(221) Uvedený článek stanoví odchylku od zákazu státní podpory obsaženého v článku 107 SFEU, pokud je podpora nezbytná a přiměřená z hlediska toho, že neposkytnutí podpory by bránilo poskytování služeb obecného hospodářského zájmu za přijatelných ekonomických podmínek. Podle čl. 106 odst. 3 SFEU musí Komise zajistit uplatňování tohoto článku, mimo jiné i upřesněním podmínek, za nichž považuje kritéria týkající se nezbytnosti a přiměřenosti za splněná.

(222) Dne 31. ledna 2012 vstoupil v platnost rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012“) a rozhodnutí Komise 2012/21/EU ([49]) (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012“). K tomuto dni je nutno přezkoumat slučitelnost podpory ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby ve světle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012 a kritérií rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(223) Rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 se vztahuje na každou nezákonnou podporu poskytnutou před vstupem rámce v platnost, o níž Komise rozhodne po 31. lednu 2012, s výjimkou ustanovení bodů 14, 19, 20, 24, 39 a 60 (viz bod 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012). V důsledku toho slučitelnost vyrovnávací platby poskytované regionálním společnostem až do uplynutí platnosti počátečních úmluv dne 31. prosince 2008 spadá do rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 a musí být posouzena na základě příslušných ustanovení uvedeného rámce, a to konkrétně:

a) podporu je nutno udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v čl. 106 odst. 2 SFEU;

b) poskytování služeb obecného hospodářského zájmu musí být dotčenému podniku svěřeno prostřednictvím jednoho nebo více aktů. Tento akt (tyto akty) by měly upřesnit náplň a délku trvání závazků veřejné služby; podnik, kterému jsou uvedené povinnosti uloženy, případně území, o které se jedná; povahu veškerých výhradních nebo zvláštních práv udělených podniku; popis vyrovnávacího mechanismu a parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby a ustanovení pro vyloučení vyplacení nadměrné vyrovnávací platby a její vrácení;

([48]) Rozsudek ze dne 4. září 2009, Itálie v. Komise, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, body 76–78 a rozsudek ze dne 21. července 2011, Alcoa Trasformazioni v. Komise, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, bod 127.

([49]) Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3)

c) výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.

(224) Počáteční úmluvy stanovily, že povinnosti týkající se tras a přístavů, které mají být obsluhovány, kapacity plavidel přidělených dotčeným námořním spojům, četnost služby a tarify budou podrobně definovány pětiletými plány, které příjemci předloží ke schválení orgánům veřejné moci. Na tomto základě Komise dospěla k závěru, že závazky veřejné služby uložené společnostem byly odvozeny současně z počátečních úmluv uzavřených s italským státem v červenci 1991, z právního rámce, který je upřesněn výše, a z pětiletých plánů.

(225) Pětileté plány stanovily přístavy a četnosti, které musí být zabezpečovány v hlavní sezóně a mimo ni, jakož i typ plavidel přiřazených každé trase. Výsledná síť služeb by však mohla být během každého pětiletého období upravena v reakci na změny poptávky na dotčených trasách. Informace poskytnuté italskými orgány ukázaly, že četnosti nebo jízdní řády mohly upravit pouze dotčené místní komunity, a to poté, co zaslaly zvláštní žádosti ministerstvu dopravy. Tyto žádosti jsou poté individuálně vyhodnocovány na meziresortní úrovni, mimo jiné s přihlédnutím k jejich finančnímu dopadu na provozní náklady dotčené společnosti. Jakákoli změna sítě služeb v průběhu každého pětiletého období tedy byla předmětem správního rozhodnutí určeného příjemcům.

(226) V době přijetí rozhodnutí z roku 2005 Itálie předložila Komisi první dva pětileté plány na období 1990–1994, resp. 1995–1999. Třetí plán (na období 2000–2004) nebyl v době přijetí rozhodnutí z roku 2005 dosud schválen. Ministerské nařízení ze dne 8. března 2000 opravňovalo společnosti, aby až do přijetí pětiletého plánu na období 2000–2004 pokračovaly v provozování veřejné služby za podmínek dohodnutých v pětiletém plánu 1994–1999 platném v roce 1999.

(227) Jak bylo uvedeno výše, po zrušení rozhodnutí z roku 2005 rozsudkem z roku 2009 Itálie potvrdila, že na období 2000–2004 a 2005–2008 nebyl nakonec přijat žádný pětiletý plán. Namísto toho byly podle italských orgánů *ad hoc* schváleny změny závazků veřejné služby uložených provozovatelům, aby byly služby lépe sladěny s potřebami místních komunit, aniž by však byly provedeny podstatné změny v systému veřejné služby.

(228) Komise v důsledku toho konstatuje, že nedošlo k žádné podstatné změně v režimu veřejné služby ve srovnání se situací uvedenou v pětiletém plánu na období 1994–1999, a proto má Komise za to, že společnosti až do uplynutí platnosti počátečních úmluv nadále poskytovaly služby z velké části na základě stejných závazků veřejné služby, pokud jde o harmonogram, četnost, plavidla nebo tarify.

5.1.3.2. Skutečná a správně vymezená služba obecného hospodářského zájmu

(229) Podle bodů 12 a 13 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 je nutno podporu udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu. Jde zejména o to, že členské státy nemohou připojit specifické závazky veřejné služby ke službám, které za podmínek odpovídajících státem vymezenému veřejnému zájmu, jako je cena, objektivní prvky kvality, návaznost a přístup ke službě, již jsou nebo mohou být uspokojivě poskytovány podniky působícími v běžných tržních podmínkách.

(230) Jestliže oblast existence služeb obecného hospodářského zájmu neupravují žádná zvláštní pravidla Unie, mají členské státy široké rozhodovací pravomoci při vymezení toho, co považují za službu obecného hospodářského zájmu, a v důsledku toho může Komise vymezení těchto služeb členským státem zpochybnit pouze v případě zjevné chyby ([50]).

([50]) Viz bod 46 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

(231) Ustanovení čl. 1 odst. 1 nařízení (EHS) č. 4055/86 uvádí, že „[v]olný pohyb služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi se vztahuje na státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě než je stát osoby, pro kterou je služba určena“. Na rozdíl od nařízení o námořní kabotáži ([51]) však nařízení (EHS) č. 4055/86 nestanoví možné výjimky ze zásady volného pohybu služeb mezinárodní námořní dopravy.

(232) Komise zastává názor, že bez ohledu na neexistenci výslovného ustanovení upravujícího možnost členských států uzavřít smlouvy o veřejných službách, pokud jde o služby námořní dopravy mezi členskými státy nebo mezi členskými státy a třetími zeměmi, nařízení (EHS) č. 4055/86 nebrání členským státům taková opatření přijmout. V souladu s odstavcem 9 druhým pododstavcem pokynů Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (dále jen „pokyny k námořní dopravě“) ([52]) „Komise uznává, že je-li služba mezinárodní dopravy nezbytná pro uspokojení naléhavých potřeb veřejné dopravy, lze uložit závazky veřejné služby nebo uzavřít smlouvy o veřejných službách za předpokladu, že jakákoli vyrovnávací platba podléhá výše uvedeným pravidlům a postupům Smlouvy [Pravidla a postupy Smlouvy pro státní podporu, jak je vykládá Soudní dvůr]“.

(233) Komise proto omezí své posouzení na otázku, zda byly mezinárodní dopravní spoje provozované společnostmi Adriatica a Saremar považovány Itálií za nezbytné pro uspokojení naléhavých potřeb veřejné dopravy.

Mezinárodní trasy provozované společností Adriatica

(234) Společnost Adriatica provozovala mezinárodní trasy mezi Itálií a Řeckem, resp. Albánií, Černou Horou a Chorvatskem.

(235) Komise musí posoudit, zda na těchto trasách existovali konkurenční provozovatelé nabízející služby podobné těm, které nabízí veřejný provozovatel, nebo s nimi srovnatelné, kteří by splňovali požadavky stanovené orgány veřejné moci. Italské orgány neinformovaly Komisi o žádné podstatné změně závazků veřejné služby ani stavu hospodářské soutěže na těchto trasách po zrušení rozhodnutí z roku 2005.

(236) Jak je podrobně uvedeno níže, byla společnost Adriatica pověřena úkolem obecného zájmu, který zahrnoval náklady, které by společnosti nevznikly, kdyby jednala podle vlastního obchodního zájmu.

— Itálie/Řecko

(237) Námořní spoj Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra, který spojoval centrální regiony Evropské unie s jedním z jejích odlehlých regionů, měl zásadní význam pro obchodní a turistickou přepravu, zejména s ohledem na politickou nestabilitu, která způsobila narušení alternativních pozemních spojů.

(238) V roce 1977 byl na základě společné žádosti italských a řeckých orgánů tento námořní spoj zahrnut do seznamu železničních, automobilových a plavebních tras, na které se vztahuje mezinárodní úmluva týkající se přepravy cestujících a zavazadel po železnici ze dne 7. února 1970 (dále jen „CIV“). Pro účely poskytnutí nabízených námořních služeb na tomto spoji se společnost Adriatica stala členem Společenství EURAIL.

(239) Z informací poskytnutých Komisi na zasedání dne 26. října 2001 vyplynulo, že v období let 1992 až 1999 společnost Adriatica na této trase provedla v průměru 265 jízd ročně a za rok přepravila v průměru 161 440 cestujících, 24 376 vozidel a 104 437 běžných metrů zboží. Jak uvedly italské orgány v dopise ze dne 17. února 2004, v letech 1996 až 1999, konkurenti společnosti Adriatica nezabezpečovali službu, která by nabízela tytéž záruky, pokud se týká kvality používaných plavidel a mimo jiné i pravidelnosti a četnosti služby.

([51]) Článek 4 nařízení o námořní kabotáži stanoví, že členské státy mohou uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy. Ustanovení čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení dále stanoví, že při ukládání závazků veřejných služeb musí členské státy dodržovat požadavky týkající se obsluhovaných přístavů, pravidelnosti, plynulosti, četnosti a výkonnosti při poskytování služeb, uplatňovaných přepravních sazeb a obsluhy lodi posádkou a že každá případná náhrada za závazky veřejných služeb musí být vyplácena všem majitelům lodí z Unie.

([52]) Sdělení Komise C(2004) 43 – Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).

(240) Společnost Adriatica tuto trasu provozovala až do konce roku 1999. Na konci pětiletého plánu na období 1995–1999 společnost Adriatica ukončila činnosti prováděné jejími vlastními plavidly na spoji Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra a přestala přijímat veřejné subvence na provoz této trasy. Aby zaručila služby osobní dopravy mezi přístavy Brindisi a Patra, na které se vztahuje úmluva CIV, uzavřela společnost Adriatica v letech 2000 až 2004 smluvní ujednání s jinými provozovateli námořní dopravy.

(241) Komise má za to, že italské orgány byly oprávněny pokrýt provozní ztráty v souvislosti s pravidelnými službami pro přístavy obsluhujícími vzdálené regiony Unie, kde by fungování tržních sil nezajistilo dostatečnou úroveň služeb. Na základě výše uvedeného se Komise domnívá, že poskytování veřejných subvencí na provoz této trasy lze v zásadě odůvodnit.

(242) Komise konstatuje, že provozování námořního spoje mezi Itálií a Řeckem společností Adriatica představovalo skutečnou službu obecného hospodářského zájmu.

— Itálie–Albánie

(243) Spoje s Albánií byly zahájeny v roce 1983, kdy na základě dvoustranné dohody Itálie a Albánie z roku 1983 ([53]) začala společnost Adriatica provozovat trasu kombinované přepravy osob a zboží Terst–Drač. V letech 1991 až 1998 provoz mezi Itálií a Albánií exponenciálně narostl: z 20 096 cestujících v roce 1991 na 357 078 cestujících v roce 1999. Spoje provozované společností Adriatica (Terst–Drač, Ancona–Drač a Bari–Drač) byly nezbytné k uspokojení dopravních potřeb místních obyvatel, zejména nízkopříjmových skupin, a k zachování dobrých sousedských vztahů s Albánií. Posledně jmenovaný zájem Itálie vysvětlují silné historické, politické a hospodářské vazby mezi oběma zeměmi, několik tisíc Albánců, kteří se do Itálie přistěhovali ve 20. století, a menší počet italských kolonistů, kteří v Albánii žili do roku 1992. Kromě toho v 90. letech 20. století sehrály trajekty společnosti Adriatica klíčovou úlohu v logistické a humanitární podpoře, kterou Itálie poskytovala Albánii během albánské politické krize, jež následovala po pádu režimu v zemi.

(244) Společnost Adriatica podléhala omezením, pokud jde o trasy, které mají být provozovány, jejich četnost a použitelné tarify (které předem stanovila Itálie) a pokud jde o lodě/trajekty, které mají být použity, které musela schválit italská státní správa.

(245) Na trase Terst–Drač (25 hodin cesty) nečelila společnost Adriatica žádné konkurenci. V období 1995–1998 provozovala společnost Adriatica spoj na této trase dvakrát týdně po celý rok s trajekty přepravujícími cestující a zboží. Maximální nabízená kapacita byla 800 cestujících na jednu cestu. V roce 1999, po změně pětiletého plánu na období 1995–1999, jež byla schválena ministerským nařízením ze dne 17. července 1998, provozovala společnost Adriatica na této trase pouze služby přepravy zboží. Od roku 2000 (tj. po uzavření druhého pětiletého plánu) se Itálie rozhodla tuto trasu přerušit, neboť poptávka po přepravě na tomto spoji se začala snižovat a bylo jasné, že soukromí provozovatelé vstupující na trh budou na tomto spoji poskytovat dostatečné služby.

(246) Ani na trase Ancona–Drač (18–19 hodin cesty) nečelila společnost Adriatica žádné konkurenci. Podle plánu na období 1995–1999 musela společnost Adriatica spoj na této trase provozovat dvakrát týdně. V roce 2001 tuto trasu provozovala společnost Adriatica čtyřikrát týdně, přičemž přepravu cestujících a zboží zajišťovalo pět trajektů. Maximální nabízená kapacita byla 800–1 080 cestujících (podle typu trajektu) na jednu cestu. Trasa byla provozována až do roku 2004, kdy na trh vstoupila společnost Adria Ferries, která měla dostatečnou kapacitu k uspokojení poptávky na trhu (trajekt s kapacitou 800 cestujících a 25 nákladních vozidel).

(247) Na trase Bari–Drač (8 hodin cesty) společnost Adriatica působila v hospodářské soutěži s dalšími provozovateli (z EU i ze třetích zemí), kteří však využívali stará plavidla a poskytovali služby, jež nezaručovaly pravidelnost a spolehlivost potřebnou k uspokojení potřeb obyvatel. Podle plánu na období 1995–1999 musela společnost Adriatica spoj na této trase provozovat čtyřikrát týdně. V roce 1998, po změně plánu schválené ministerstvem, provozovala Adriatica tuto trasu třikrát týdně. Celková nabízená kapacita celoročně činila 1 080 cestujících na jednu cestu. Údaje týkající se poptávky v roce 2001 ukazují, že společnost Adriatica byla jedinou společností provozující služby na této trase, která byla schopna uspokojit poptávku v celém rozsahu po celý rok (tj. 530 cestujících denně mimo sezónu a 1 050 cestujících denně v hlavní sezóně). Ceny společnosti Adriatica navíc nebyly nižší než ceny jejích konkurentů. Z informací předložených italskými orgány po zrušení rozhodnutí Tribunálu z roku 2005 vyplývá, že výsledky na trase Bari–Drač byly v období 2004–2008 pozitivní. Ačkoli italské orgány nebyly schopny poskytnout údaje za jednotlivé spoje za roky 2002–2003, ve své odpovědi ze dne 21. prosince 2018 potvrdily, že společnost Adriatica neobdržela v období 2002–2008 žádnou vyrovnávací platbu za provozování uvedené trasy.

([53]) Článek 5 protokolu pověřil společnost Adriatica a albánskou společnost Transship organizací způsobů fungování služby na dané trase.

(248) Komise konstatuje, že společnost Adriatica byla jedinou společností zajišťující pravidelnou a spolehlivou dopravu osob a zboží trajektem na trasách Terst–Drač (do roku 2000), Ancona–Drač (do roku 2004) a Bari–Drač (do konce roku 2001) a že námořní služby poskytované společností Adriatica na těchto trasách představovaly skutečné služby obecného hospodářského zájmu. Pokud jde o služby poskytované společností Adriatica na trase Bari–Drač v období 2002–2008, není třeba posuzovat existenci skutečných služeb obecného hospodářského zájmu v tomto období, jelikož společnosti Adriatica nebyla poskytnuta žádná podpora jako vyrovnávací platba za poskytování těchto služeb.

— Itálie – Černá Hora

(249) Na spojení mezi Itálií a Černou Horou provozovala společnost Adriatica trasy Ancona–Bar a Bari–Bar. Společnost Adriatica zřídila oba spoje v roce 1997 na základě žádosti černohorských orgánů o pravidelné námořní spojení mezi obchodním přístavem země a severními a jižními přístavy Itálie a v roce 1999 byl kvůli válce v Kosovu spoj pozastaven. V té době měla Itálie zájem na zajištění pravidelných spojení s Černou Horou a zpět s cílem posílit regionální spolupráci a podpořit demokratizační proces států Svazové republiky Jugoslávie (tj. Srbska a Černé Hory). Bar představoval jediný přístup Svazové republiky Jugoslávie k moři.

(250) Námořní spoj Ancona–Bar bylo znovu aktivován v roce 2000 na žádost černohorských orgánů, které v roce 2001 dokonce požádaly o navýšení četnosti služeb poskytovaných společností Adriatica. Na této trase, která byla provozována až do roku 2004, nebyla společnost Adriatica nikdy vystavena konkurenci.

(251) Námořní spoj Bari–Bar provozovala společnost Adriatica pouze v letech 1997 a 1998. Na této trase čelila společnost Adriatica konkurenci dvou provozovatelů (černohorské státní trajektové společnosti a jednoho slovinského provozovatele), kteří nenabízeli stejné záruky, pokud jde o kvalitu plavidel.

(252) Na základě těchto skutečností Komise dochází k závěru, že námořní služby poskytované společností Adriatica mezi Itálií a Černou Horou představovaly skutečné služby obecného hospodářského zájmu, neboť společnost Adriatica byla jedinou společností, jež zajišťovala pravidelné a spolehlivé služby přepravy osob a zboží na těchto trasách.

— Itálie–Chorvatsko

(253) Na spojení mezi Itálií a Černou Horou provozovala společnost Adriatica trasy Ancona–Split a Bari–Dubrovník.

(254) Provozování námořních spojů Ancona–Split mezi Itálií a Chorvatskem, kterým byli v roce 1960 pověřeni soukromí provozovatelé, bylo na společnost Adriatica převedeno zákonem č. 42 ze dne 27. února 1978. Z informací poskytnutých italskými orgány vyplývalo, že tyto služby byly přerušeny v roce 1991 a následně znovu zahájeny v průběhu roku 1994 na základě výslovné žádosti vlády Chorvatské republiky. Itálie měla navíc zájem na zajištění pravidelných spojení s Chorvatskem (a zejména s dalmatským regionem) s ohledem na významný počet Italů a obyvatel italského původu žijících v tomto regionu. Navzdory kolísáním způsobovaným krizí v Kosovu se tato přeprava od roku 1994 významným způsobem rozvinula. Společnost Adriatica celoročně používala kombinované plavidlo pro dvě cesty týdně, zatímco ostatní provozovatelé (jeden chorvatský, jeden liberijský a jeden provozovatel z Evropské unie) byli v zásadě přítomni pouze v letní sezóně a neplnili všechny požadavky na služby, které v dohodě stanovily italské orgány. Provoz na trase byl ukončen v roce 2006.

(255) Námořní spojení Bari–Dubrovník provozovala společnost Adriatica pouze v letech 1997 a 1998. Jediným konkurentem na této trase byla státní chorvatská trajektová společnost.

(256) Na základě těchto skutečností Komise dochází k závěru, že námořní služby poskytované společností Adriatica mezi Itálií a Chorvatskem představovaly skutečné služby obecného hospodářského zájmu, neboť společnost Adriatica byla jedinou společností, jež zajišťovala pravidelné a spolehlivé služby přepravy osob a zboží na těchto trasách.

Mezinárodní trasy provozované společností Saremar

(257) Společnost Saremar provozovala mezinárodní trasu Santa Teresa di Gallura – Bonifacio mezi Sardinií a Korsikou.

(258) Komise má za to, že provozování trasy Sardinie–Korsika (Santa Teresa – Bonifacio) společností Saremar naplňuje skutečnou potřebu, kterou nemohl uspokojit pouze trh.

(259) Na této trase společnost Saremar provozovala po celý rok dva okružní spoje denně za použití kombinovaného plavidla o celkové kapacitě 560 cestujících a 51 motorových vozidel. Z informací poskytnutých italskými orgány vyplývá, že se jedná o velmi krátký přeshraniční spoj (10 námořních mil), který je zejména v místním zájmu komunit na Sardinii i sousední Korsiky. Pravidelný spoj mezi přístavy Santa Teresa a Bonifacio sloužil především k zajištění mobility přeshraničních pracovníků mezi jižní Korsikou a severní Sardinií. Informace poskytnuté italskými orgány ukázaly, že tento spoj výslovně požadovaly místní komunity na Sardinii a Korsice.

(260) Služba poskytovaná konkurentem nesplňovala požadavky na pravidelnost a četnost stanovené italskými orgány. Kromě toho dotyčný provozovatel nebyl trvale přítomen v období mimo hlavní sezónu.

(261) Vzhledem k výše uvedenému má Komise za to, že cíl, kterým je vyjádření legitimní veřejné potřeby vyjádřené dotčenými místními a regionálními orgány a který spočívá v poskytování celoroční pravidelné dopravy mezi dvěma ostrovními regiony, nemohl být naplněn na základě volného působení tržních sil. Mezinárodní trasa provozovaná společností Saremar proto představovala skutečnou službu obecného hospodářského zájmu.

5.1.3.3. Náležitý pověřovací akt

(262) V souladu s body 15 a 16 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 byli příjemci výslovně pověřeni poskytováním dotčených služeb prostřednictvím počátečních úmluv a na příslušná období pětiletými plány, které jasně specifikují obsah a dobu trvání závazků veřejné služby, příjemce a mechanismus vyrovnávací platby.

(263) Počáteční úmluvy jsou smlouvy o veřejných službách uzavřené italským státem s každou z pěti regionálních společností bývalé skupiny Tirrenia. Tyto smlouvy ukládaly společnostem povinnost poskytovat služby (pokud jde o spoje, četnost, typ plavidel a jízdné – viz 97. bod odůvodnění) uvedené v pětiletých plánech a stanovily hlavní pravidla, na nichž je založen mechanismus vyrovnávací platby uplatňovaný v pětiletých plánech. Jak je uvedeno v 95. a 96. bodě odůvodnění, počáteční úmluvy určovaly, že výše roční subvence se stanoví na základě žádosti podané příjemcem a schválené ministerstvem. Počáteční úmluvy podrobně stanovily jednotlivé položky příjmů a nákladů, které je třeba vzít v úvahu při výpočtu vyrovnávací platby, a návratnost vloženého kapitálu. Článek 3 počátečních úmluv rovněž stanovil opatření, která měla předejít nadměrné vyrovnávací platbě a získat případnou nadměrnou vyrovnávací platbu zpět. Na jedné straně byly regionální společnosti povinny neprodleně sdělit ministerstvu každou významnou změnu výsledků předpokládanou v předložené žádosti, aby bylo možné vyrovnávací platbu neprodleně upravit. Na druhé straně byla neexistence nadměrné vyrovnávací platby kontrolována také následně a regionální společnosti byly povinny vrátit státu jakoukoli navíc obdrženou částku.

(264) Uvedené aspekty se rovným způsobem týkají všech regionálních společností.

5.1.3.4. Přiměřenost vyrovnávací platby

(265) Podle informací, které poskytla Itálie, odpovídala vyrovnávací platba poskytnutá společnostem Adriatica a Saremar za provozování mezinárodních tras čisté ztrátě zaznamenané na daná trase.

(266) Pokud jde o přiměřenost vyrovnávací platby, na základě úvah v 168. a 163 až 172. bodě odůvodnění má Komise za to, že vyrovnávací platba byla omezena na čisté náklady vynaložené při poskytování služeb a že návratnost povolená provozovateli byla přiměřená, a to v souladu s body 21 a 22 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012. Kromě toho bylo nejméně od 1. ledna 2004 vedeno oddělené účetnictví podle spojů pro všechny činnosti veřejné služby, kterými Itálie pověřila regionální společnosti. Lze proto dojít k závěru, že regionální společnosti splnily povinnost transparentnosti, kterou zavedla směrnice Komise 2006/111/ES ([54]) (viz bod 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012).

(267) Pokud se konkrétně týká investic uvedených v pětiletých plánech, Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila určité pochybnosti o způsobech financování investic nezbytných pro poskytování služeb subvencovaných na základě počátečních úmluv. Komise hodlala především posoudit, jakou měrou byly náklady na nákup a odpisy lodí zohledněny pro účely výpočtu roční vyrovnávací platby. Kromě toho skutečnost, že regionálním společnostem byla do roku 2008 zaručena subvence, která zahrnovala odpisy jejich flotily, mohla být podle Komise považována za implicitní záruku italského státu, tj. záruku, která umožňovala veřejnému provozovateli nepřejímat ekonomické riziko neodmyslitelně spojené s jakoukoli investicí.

([54]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř určitých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

(268) Počáteční úmluvy požadovaly, aby regionální společnosti používaly na subvencovaných trasách plavidla mladší než dvacet let a aby tato plavidla vlastnily (pokud veřejné orgány výslovně neudělily výjimku). Tato povinnost, která zakládá závazek veřejné služby, vedla regionální společnosti k tomu, že za dobu platnosti počátečních úmluv na základě stáří, kterého dosáhla plavidla používaná na trasách uvedených v prvním pětiletém plánu (1990–1994), obnovily podstatnou část své flotily. Ministerským nařízením, kterým se schvaluje nebo mění každý pětiletý plán, byl také předepsán typ plavidla, které se mělo používat na jednotlivých trasách obsluhovaných společnostmi. Nákup každého nového plavidla stejně jako převod a vyřazení nejstarších plavidel z provozu musely být schváleny ministerským nařízením, které také přesně určovalo, pro jakou službu musí být dotčené plavidlo určeno. Investice prováděné regionálními společnostmi musely být také v souladu se strategií rozvoje služeb poskytovaných během referenčního pětiletého období, jež byla uvedena v pětiletém plánu schváleném orgánem veřejné moci.

(269) S přihlédnutím k těmto specifickým pravidlům Komise zkoumala, zda během pětiletých období 1990–1994 a 1995–1999 náklady na nákup plavidel a náklady na odpisy plavidel používaných regionálními společnostmi na trasách veřejné služby odpovídaly požadavkům, které stanovily italské orgány, a zda byly poměrným způsobem zohledňovány ve výpočtu roční vyrovnávací platby. Z informací zaslaných italskými orgány vyplynulo, že při uvedení nových plavidel do užívání byla vždy z provozu vyřazena starší plavidla, a tudíž celkově nedocházelo ke zvýšení kapacity z důvodu obnovy flotil regionálních společností.

(270) Pokud jde o náklady na pořízení nových plavidel, tytéž informace ukázaly, že: i) tyto nákupy byly provedeny částečně za použití vlastních zdrojů společnosti a částečně pomocí bankovních úvěrů; ii) úrokové sazby účtované zúčastněnými úvěrovými institucemi byly v souladu s úrokovými sazbami, které ve stejném období využívaly společnosti srovnatelné velikosti a obratu v jiných odvětvích hospodářství ([55]); iii) regionální společnosti neměly žádnou přímou záruku od italských orgánů týkající se splacení těchto úvěrů. Komise uznává, že sama existence dohody uzavřené se státem dávala investorům určitou jistotu, že jejich závazky budou splněny, a regionálním společnostem poskytovala možnost zmodernizovat svou flotilu bez nutnosti přebírat na sebe ekonomická rizika, která by musel převzít tržní provozovatel. Tato výhoda však byla součástí ujednání zavedených počátečními úmluvami, které byly uzavřeny na dobu dvaceti let před vstupem nařízení o námořní kabotáži a pokynů k námořní dopravě v platnost. Kromě toho, jak již bylo uvedeno, nová plavidla pořízená regionálními společnostmi podle počátečních úmluv byla přidělena výhradně na pravidelné služby uvedené v pětiletých plánech. Tato výhoda byla proto nedílnou součástí počátečních úmluv.

(271) Pokud se týká nákladů na odpisy plavidel používaných regionálními společnostmi na trasách zahrnutých v pětiletých plánech, Komise zjistila, že tyto náklady jsou součástí nákladových položek, které jsou ve smyslu článku 5 počátečních úmluv začleňovány do výpočtu roční subvence. Podle kritérií stanovených v počátečních úmluvách se odpisy vypočítávaly lineárně za dvacetileté období, s výjimkou velmi rychlých plavidel, u kterých byla doba odpisů zkrácena na patnáct let. Vzhledem k tomu, že šetření analytického účetnictví těchto tras neodhalilo žádný znak nadměrné vyrovnávací platby, Komise prohlašuje, že mechanismus zavedený počátečním úmluvami, který při výpočtu roční vyrovnávací platby zohledňuje odpisy plavidel, může být povolen podle čl. 106 odst. 2 SFEU.

(272) Předpokladem pro poskytování služeb obecného hospodářského zájmu je používání plavidel, jejichž typ a kapacitu předem stanoví orgány veřejné moci, a jejichž odpisy tedy mohou být zohledněny při výpočtu roční vyrovnávací platby, pokud společnost daná plavidla zakoupila za běžných tržních podmínek a plavidla se používají výhradně pro pravidelné přepravní služby na trasách uvedených v dohodě.

(273) V případě regionálních společností Komise konstatuje, že všechna dotčená plavidla byla využívána výhradně pro veřejné služby, a že v důsledku toho lze jejich odpisy plně zohlednit při výpočtu roční subvence. Totéž platí i u investic nezbytných pro poskytování služeb nařízených italskými orgány na pětileté období 2000–2004, které z hlediska druhu a kapacity odpovídají závazkům přijatým těmito orgány, pokud jde o úroveň služeb.

([55]) Například nákup dvou vysokorychlostních plavidel v roce 1999 financovala banka Banco di Napoli úvěrem ve výši 160 miliard ITL s variabilní úrokovou sazbou ve výši šestiměsíční sazby Euribor navýšené o 0,40 %, a to s desetiletou splatností. Z informací poskytnutých italskými orgány vyplývá, že tento finanční ústav poskytl ve stejném období úvěry jiným velkým společnostem za prakticky totožných podmínek.

(274) Na základě výše uvedeného Komise rovněž poznamenává, že potřeba amortizovat investice potřebné k poskytování služby odůvodnila relativně dlouhou dobu trvání pověření (viz bod 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012).

(275) Pokud jde o dodatečné investice plánované v obchodním plánu na období 1999 až 2002, provádění tohoto plánu bylo pozastaveno po zahájení formálního vyšetřovacího řízení a nebylo obnoveno.

5.1.3.5. Narušení hospodářské soutěže v rozporu se zájmem Unie

(276) Postup podle článku 108 SFEU nesmí vést k výsledku, který by byl v rozporu se specifickými ustanoveními Smlouvy ([56]). Komise proto nemůže prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem státní podporu, jejíž některé podmínky jsou v rozporu s ostatními ustanoveními Smlouvy. Tato povinnost Komise zajistit uplatňování článků 107 a 108 SFEU v souladu s ostatními ustanoveními Smlouvy je nutná zejména za předpokladu, že zmíněná ustanovení mají také za cíl, jak tomu je v tomto konkrétním případě, zajistit nenarušenou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu ([57]).

(277) Soulad s požadavky stanovenými v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012, jak byl posouzen výše, je obvykle dostačující k zajištění toho, aby podpora nenarušovala hospodářskou soutěž způsobem, který je v rozporu se zájmy Unie (viz bod 51 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012).

(278) Pokud však jde o společnost Adriatica, Komise upozorňuje, že v době od 30. října 1990 do července 1994 se společnost Adriatica v rozporu s článkem 101 SFEU ([58]) účastnila kartelové dohody o cenách týkající se tarifů pro užitková vozidla na trase Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra, zatímco přijímala podporu na provozování této trasy. Po přijetí rozhodnutí z roku 2005 Soudní dvůr toto posouzení potvrdil ([59]).

(279) Vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby vyplacenou za provozování trasy Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra od ledna 1992 do července 1994, kdy byl příjemce zapojen do kartelové dohody o cenách, kterou zakazuje článek 101 SFEU, nelze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem. Zatímco účelem vyrovnávací platby za závazek veřejné služby bylo právě usnadnění přepravy zboží a cestujících na trase Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra, příjemce podpory se účastnil kartelové dohody o cenách, jež bránila přepravě zboží po téže trase. Účast společnosti Adriatica na kartelové dohodě tedy byla v přímém rozporu s účelem podpory služby obecného hospodářského zájmu, která byla společnosti Adriatica poskytnuta s cílem usnadnit námořní dopravu na této trase.

(280) Z toho vyplývá, že zjištění neslučitelné podpory, a v důsledku toho i nařízení zpětného získání této podpory by nepředstavovalo novou sankci, jak tvrdí Itálie. Taková neslučitelnost vyplývá pouze z účasti příjemce podpory v kartelové dohodě týkající se služeb, které měl příjemce více zpřístupnit spotřebitelům, a nikoli je regulovat kartelovou dohodou na úkor spotřebitelů. Vzhledem k typu služby poskytované s veřejnou vyrovnávací platbou, která současně sloužila pro užitková vozidla, cestující a náklad, umožňuje účast příjemce na kartelové dohodě určené ke stanovení cen za přepravu užitkových vozidel vyvodit závěr o spoji jako celku. Cílem kartelové dohody byla právě přeprava užitkových vozidel, kterou italské orgány hodlaly usnadnit prostřednictvím subvencí.

(281) Kromě toho kartelová dohoda silně narušila hospodářskou soutěž na relevantním trhu, tj. na trase Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra, zatímco podpora pro službu obecného hospodářského zájmu na téže trase měla být poskytnuta způsobem, který by omezil narušení hospodářské soutěže na minimum. Účast příjemce na kartelové dohodě o cenách na této trase zesílila narušující účinky podpory a způsobila, že podpora měla významné nepříznivé účinky na ostatní členské státy a fungování vnitřního trhu. Navíc je možné, že bez státních subvencí by společnost Adriatica neměla ekonomickou sílu k účasti na kartelové dohodě.

(282) A konečně byla také společnost Adriatica v dané době plně ovládána veřejnou společností. Tato část italských orgánů proto věděla o kartelové dohodě a jejích nepříznivých účincích na spotřebitele, zatímco jiná část italských orgánů nadále poskytovala podporu služby obecného hospodářského zájmu, která měla spotřebitelům na téže trase pomáhat k co možná nejmenšímu narušení hospodářské soutěže.

([56]) Viz rozsudek ze dne 21. května 1980, Komise v. Itálie, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, bod 11; rozsudek ze dne 15. června 1993, Matra SA v. Komise, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, bod 41; a rozsudek ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 78.

([57]) Rozsudek ze dne 15. června 1993, Matra SA v. Komise, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, body 42 a 43.

([58]) Rozhodnutí Komise 1999/271/ES ze dne 9. prosince 1998 týkající se řízení ve smyslu článku 85 Smlouvy o ES (IV/34466 – Řecké trajekty) (Úř. věst. L 109, 27.4.1999, s. 24), potvrzené v tomto bodě rozsudkem ze dne 11. prosince 2003, Adriatica di Navigazione v. Komise, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Usnesení ze dne 16. února 2006, Adriatica di Navigazione v. Komise, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) S ohledem na výše uvedené úvahy dospěla Komise k závěru, že podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Adriatica za provozování trasy Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra od ledna 1992 do července 1994 není slučitelná s vnitřním trhem.

5.2. **Preferenční daňový režim**

(284) V období 1996–2008 se na plavidla skupiny Tirrenia vztahoval preferenční daňový režim týkající se jejich dodávek paliva a motorového oleje používaných jako pohonná hmota v lodní dopravě.

(285) Itálie zavedla tento preferenční režim legislativním nařízením č. 504 ze dne 26. října 1995 a na základě rozhodnutí ze dne 2. března 1996 jej rozšířila na všechna plavidla kotvící v přístavu za účelem údržby.

(286) Ve svém rozsudku ze dne 10. května 2005 ve věci C-400/99 Soudní dvůr dospěl k závěru, že daňový režim by neměl být ukončen jako protiprávní podpora vzhledem k tomu, že v roce 1996 italské orgány tento režim rozšířily na všechna plavidla zakotvená v přístavu k provedení údržby.

(287) Bez ohledu na otázku, zda takové opatření představovalo státní podporu, Komise upozorňuje, že na základě rozhodnutí z roku 2005 ani Komise, ani Itálie jednající na žádost Komise nepodnikly v souvislosti s tímto opatřením žádné kroky. Jakékoli rozhodnutí přijaté Komisí v této záležitosti by proto následovalo po uplynutí desetileté promlčecí lhůty ([60]).

(288) Na základě výše uvedeného Komise dospěla k závěru, že preferenční daňový režim se považuje za existující podporu podle článku 17 nového procesního nařízení.

6. **ZÁVĚRY**

(289) Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá regionálním společnostem bývalé skupiny Tirrenia za provoz *kabotážních* tras do konce roku 2008 představuje existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži z roku 1992.

(290) Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnostem Saremar a Adriatica za provozování *mezinárodních* tras podle počátečních úmluv do konce roku 2008 představuje novou podporu. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem, vyjma podpory poskytnuté společnosti Adriatica za období od ledna 1992 do července 1994 na provoz spoje Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patra, která je neslučitelná s vnitřním trhem, neboť úzce souvisela s kartelovou dohodou, kterou zakazuje článek 101 SFEU.

(291) Preferenční daňový režim pro dodávky paliva a motorového oleje, který se vztahoval na plavidla skupiny Tirrenia v období let 1995–2008, představuje existující podporu podle článku 17 nového procesního nařízení.

7. **NAVRÁCENÍ PODPOR**

(292) Pokud Komise dospěje k závěru, že podpora je neslučitelná s vnitřním trhem, má Komise v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie a s ustálenou judikaturou soudů Unie pravomoc rozhodnout, že dotčený členský stát musí tuto podporu změnit nebo zrušit ([61]). Soudy Unie rovněž opakovaně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ([62]).

(293) Soudy Unie v této souvislosti stanovily, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na vnitřním trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory ([63]).

(294) V souladu s judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 uvádí, že „[j]e-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

([60]) Vzhledem k tomu, že rozhodnutí z roku 2005 (ze dne 16. března 2004) bylo předmětem řízení u Soudního dvora mezi 24. červnem 2004 a 4. březnem 2009, desetiletá promlčecí lhůta začala běžet po posledním opatření přijatém Komisí ohledně dotčeného opatření, byla pozastavena v průběhu řízení u Soudního dvora a uplynula na konci listopadu 2018 (26. listopadu 2018).

([61]) Rozsudek ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.

([62]) Rozsudek ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.

([63]) Rozsudek ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(295) Vzhledem k tomu, že opatření poskytnuté společnosti Adriatica podle 290. bodu odůvodnění bylo provedeno v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a má být považováno za protiprávní a neslučitelnou podporu, musí být k obnovení situace, jež na vnitřním trhu existovala před jejím poskytnutím, tato podpora navrácena. Částka, která má být navrácena, se do dne skutečného navrácení bude úročit.

(296) Dne 22. července 2004 se společnost Adriatica s účinností od 1. září 2004 sloučila se společností Tirrenia, která převzala trasy provozované společností Adriatica. Veškerá aktiva, závazky a probíhající smlouvy převzala společnost Tirrenia, která byla jediným subjektem zachovaným po uvedené fúzi.

(297) Po přijetí rozhodnutí z roku 2005 Itálie nařídila navrácení podpory poskytnuté společnosti Adriatica v období od ledna 1992 do července 1994 na provoz spoje Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patrasso, kterou italské orgány k 31. prosinci 2006 vyčíslily na 8 651 600 EUR (jistina 3 207 810 EUR a úrok 5 443 790 EUR) ([64]). Ve svém příkazu k navrácení ze dne 28. února 2007 adresovaném společnosti Tirrenia Itálie uvedla, že společnost je povinna zaplatit dodatečnou částku za období od 1. ledna 2007 do skutečného dne platby výše uvedené částky. Dne 26. března 2007 společnost Tirrenia vrátila 8 651 600 EUR. Itálie ve svém dopise ze dne 21. prosince 2018 potvrdila, že po rozsudku z roku 2009, kterým se zrušuje rozhodnutí z roku 2005, navrácené částky příjemci nevrátila. Na základě informací, které má Komise k dispozici, se však zdá, že společnost Tirrenia nebyla požádána o vrácení dodatečných finančních prostředků z titulu úroku vzniklého mezi 31. prosincem 2006 a 26. březnem 2007.

(298) Komise proto upozorňuje, že italské orgány budou muset přepočítat celkovou částku splatného úroku z jistiny podpory, jež byla vyčíslena na 3 207 810 EUR, a to od dat, kdy byla podpora dána k dispozici příjemci, až do data úplného splacení. Poté italské orgány odečtou od výsledku tohoto výpočtu částku úroku, kterou již příjemce uhradil dne 28. února 2007.

(299) Komise poznamenává, že Itálie v roce 2007 a ještě v prosinci 2018 měla za to, že společnost Tirrenia musí vrátit podporu poskytnutou společnosti Adriatica, jak je uvedeno v 297. bodě odůvodnění. Kromě toho společnost Tirrenia toto zjištění akceptovala tím, že vrátila splatnou podporu od společnosti Adriatica, jak je popsáno v 297. bodě odůvodnění. Komise však nyní bude samostatně analyzovat i možnou hospodářskou návaznost mezi společnostmi Adriatica a Tirrenia, aby tak určila, která společnost je povinna vrátit podporu.

8. **HOSPODÁŘSKÁ NÁVAZNOST**

(300) Pokud došlo k následnému prodeji nebo převodu příjemce protiprávní a neslučitelné státní podpory, může být povinnost vrácení rozšířena na ostatní podniky, na které byly převedeny akcie nebo podnikání příjemce (nástupnický podnik) ([65]). Jakýkoli podnik, který pokračuje v podnikání původního podniku, by měl být považován za příjemce dané státní podpory za předpokladu, že existují aspekty převodu, které naznačují, že podnikání ve skutečnosti pokračovalo. Kromě toho v případech fúzí nebo jiných forem reorganizace podniku může povinnost vrátit podporu přejít na zachovaný subjekt ([66]). Pokud je naopak možné prokázat, že výhoda protiprávní podpory zůstává původnímu příjemci (bez ohledu na převod některých jeho aktiv), povinnost vrátit podporu zůstane původnímu příjemci podpory.

(301) Podle rozsudku Soudního dvora ze dne 8. května 2003 ve věci Itálie a SIM 2 v. Komise ([67]), ze kterého vycházela Komise ve svých rozhodnutích o společnostech Olympic Airlines, Alitalia a SERNAM ([68]), je

([64]) Tuto částku vypočítala pracovní skupina ustavená meziresortním nařízením ze dne 3. prosince 2004.

([65]) Rozsudek ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, bod 57. Navrácením podpory musí příjemce pozbýt výhody, kterou měl dříve na trhu, a dojde k obnovení situace před poskytnutím podpory.

([66]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. března 2018, SNCF Mobilités v. Komise, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, bod 113.

([67]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2003, Italská republika a SIM 2 Multimedia SpA v. Komise, spojené věci C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Rozhodnutí Komise ze dne 17. září 2008, státní podpora N 321/2008, N 322/2008 a N 323/2008 – Řecko – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2008, jehož předmětem je státní podpora N 510/2008 – Itálie – prodej majetku společnosti Alitalia; rozhodnutí Komise ze dne 4. dubna 2012 SA.34547 – Francie – převzetí aktiv skupiny Sernam v rámci konkurzního řízení, které vůči ní probíhá.

posouzení hospodářské návaznosti mezi příjemcem podpory a podnikem, na který byla jeho aktiva převedena, založeno na určitém souboru ukazatelů. Pro stanovení hospodářské návaznosti mezi dvěma společnostmi je možné vzít v úvahu následující faktory, které však nemusí být naplněny všechny ([69]):

— zda prodejní cena odpovídá tržní ceně, či nikoli,

— rozsah převodu (aktiva a pasiva, pracovní síly, existence funkčních seskupení aktiv),

— totožnost nabyvatele(ů),

— okamžik převodu (po zahájení předběžného posouzení, po ukončení formálního vyšetřovacího řízení nebo po konečném rozhodnutí),

— hospodářská logika a účel transakce.

(302) Společnost Adriatica byla plně vlastněna společností Tirrenia. Navíc koneční vlastníci společnosti Tirrenia byli shodní s majiteli společnosti Adriatica (tj. veřejná společnost *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, která byla od 30. ledna 2004 jediným akcionářem společnosti Tirrenia). Jedná se o významné známky hospodářské návaznosti mezi oběma společnostmi ve srovnání s jiným scénářem, kdy by vlastníci nebyli spřízněnými subjekty.

(303) Prodej společnosti Adriatica společnosti Tirrenia byl v podstatě pouhým převodem mezi dceřinou společností a jejím vlastníkem, přičemž se nekonalo žádné nabídkové řízení a nebyla zaplacena žádná cena.

(304) Pokud jde o rozsah transakce, společnost Adriatica byla prodána s předpokladem trvání podniku a společnost Tirrenia převzala všechny její závazky z počáteční úmluvy uzavřené mezi společností Adriatica a italským státem. Komise nemá žádné poznatky nasvědčující tomu, že by společnost Tirrenia po přímém převzetí podnikání společnosti Adriatica provedla jakékoli změny její obchodní, personální nebo výrobní politiky. Čím větší část původního podnikání je převedena na nový subjekt, tím vyšší je pravděpodobnost, že hospodářská činnost související s těmito aktivy je jen pokračováním předchozího podnikání, které nadále těží z neslučitelné podpory. V tomto případě společnost Tirrenia převzala celý soubor aktiv, závazků a smluvních vztahů společnosti Adriatica.

(305) Pokud jde o účel transakce, Komise poznamenává, že ačkoli nemá přímé důkazy, že záměrem transakce bylo obejít rozhodnutí o navrácení podpory, a tím uniknout jeho účinkům, společnost Tirrenia se rozhodla převzít společnost Adriatica dva dny poté, co Komise přijala rozhodnutí z roku 2005. Načasování tedy naznačuje, že obě společnosti si byly vědomy probíhajícího šetření ze strany Komise a mohly tuto skutečnost vzít v úvahu při rozhodování o sloučení svých činností do společnosti Tirrenia. Hospodářská logika transakce navíc jednoznačně spočívala v pokračování stejných činností společnosti Adriatica pod názvem Tirrenia.

(306) Komise proto konstatuje, že mezi společnostmi Tirrenia a Adriatica existuje hospodářská návaznost a že navrácení podpory týkající se společnosti Adriatica podle tohoto rozhodnutí musí být rozšířeno na společnost Tirrenia. Společnost Tirrenia díky své nepřerušené provozní přítomnosti na trhu skutečně nadále využívala státní podpory, která byla poskytnuta na hospodářskou činnost společnosti Adriatica a která i nadále narušovala trh.

(307) Při přepočtu podle 298. bodu odůvodnění proto Itálie může plně zohlednit vrácení částky 5 443 790 EUR společností Tirrenia, ke kterému došlo dne 26. března 2007, pokud tyto prostředky nebyly společnosti Tirrenia později vráceny,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Podpora poskytnutá společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar v době od 1. ledna 1992 do 31. prosince 2008 jako vyrovnávací platba za provozování vnitrostátních tras představuje existující podporu.

2. Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce 3, podpora poskytnutá Itálií společnostem Adriatica a Saremar v době od 1. ledna 1992 do 31. prosince 2008 jako vyrovnávací platba za provozování mezinárodních tras je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU.

([69]) Tento soubor ukazatelů potvrdil Tribunál v rozsudku ze dne 28. března 2012, Ryanair v. Komise, věc T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, který potvrdil rozhodnutím ve věci Alitalia.

3. Podpora poskytnutá společnosti Adriatica za období od ledna 1992 do července 1994 v souvislosti se spojem Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patrasso, nezákonně zavedená v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU, je neslučitelná s vnitřním trhem.

4. Daňový režim pro minerální oleje používané jako palivo v lodní dopravě se považuje za existující podporu vzhledem k tomu, že ani Komise, ani Itálie jednající na žádost Komise nepřijaly žádné kroky týkající se tohoto opatření před uplynutím promlčecí lhůty pro navrácení podpory podle článku 17 nařízení (EU) 2015/1589.

Článek 2

1. Itálie získá zpět od příjemce podporu uvedenou v čl. 1 odst. 3.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočítají jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a s nařízením (ES) č. 271/2008 ([70]), kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Na základě informací, které má k dispozici, Komise uznává, že Itálie již od příjemce vymohla jistinu podpory a část splatných úroků z navracené podpory.

Článek 3

1. Zpětné získání podpory uvedené v článku 2 se provede s okamžitým účinkem.

2. Itálie zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 4

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí sdělí Itálie Komisi tyto informace:

a) celkovou částku (jistinu a úroky splatné při navrácení), kterou má příjemce vrátit;

b) podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují;

c) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno, aby podporu vrátili.

2. Itálie bude Komisi průběžně informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 1 odst. 3. Na žádost Komise neprodleně předloží informace o opatřeních k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují. Poskytne rovněž podrobné informace o částkách podpory a úrocích z navracené podpory, které již byly od příjemců získány zpět.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

Komise může zveřejnit částky podpory a úroky, které již byly navráceny na základě tohoto rozhodnutí, aniž je dotčen článek 30 nařízení (EU) 2015/1589.

V Bruselu dne 2. března 2020.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně

([70]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008 , kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).