II

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2020/1411

od 2. ožujka 2020.

o državnoj potpori C 64/99 (ex NN 68/99) koju je Italija provela u korist brodarskih društava Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia)

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2020) 1108)

(Vjerodostojan je samo tekst na talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

1.1. Odluka Komisije 2005/163/EZ

(1) Nakon brojnih pritužbi Komisija je 1999. odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) u vezi s potporom isplaćenom u korist šest društava bivše grupe Tirrenia, odnosno društava Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia”), Adriatica di Navigazione S.p.A. („Adriatica”), Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. („Caremar”), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A („Saremar”), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar”) i Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar”). U to su vrijeme ta društva bila pod kontrolom javnog poduzeća Finmare, koje je držalo dionički kapital društva Tirrenia, koje je pak bilo vlasnik regionalnih društava Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar.

(2) Potpora je bila u obliku subvencija koje su se izravno isplaćivale svakom od društava u grupi radi potpore uslugama pomorskog prijevoza koje su ta društva pružala na temelju šest ugovora o javnim uslugama sklopljenih s Italijom 1991. („prvotne konvencije”). Svrha je prvotnih konvencija bila zajamčiti pružanje usluga pomorskog prijevoza, koje su se većinom odnosile na povezivanje kopnenog dijela Italije sa Sicilijom, Sardinijom i drugim, manjim talijanskim otocima.

(3) Dopisom od 6. kolovoza 1999. Komisija je obavijestila Italiju o svojoj odluci o pokretanju službenog istražnog postupka („odluka o pokretanju postupka”). Talijanska tijela dostavila su svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka dopisom od 28. rujna 1999.

([1]) SL C 306, 23.10.1999. str. 2.

(4) Nakon objave odluke o pokretanju postupka u *Službenom listu Europske unije* ([2]) nekoliko privatnih prijevoznika dostavilo je svoje primjedbe Komisiji. Te su primjedbe proslijeđene talijanskim tijelima kako bi im se pružila prilika da odgovore na njih.

(5) Italija je 18. listopada 1999. Sudu podnijela tužbu za poništenje odluke o pokretanju postupka u dijelu u kojem se propisuje obustava potpore. Predmet je evidentiran pod brojem C-400/99. Osim toga, 19. listopada 1999. društva Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar podnijela su Općem sudu tužbu za poništenje odluke o pokretanju postupka u cijelosti na temelju članka 230. stavka 4. Ugovora o EZ-u [sada članak 263. stavak 4. UFEU-a]. Tužba je upisana pod brojem predmeta T-246/99.

(6) Presudom od 10. svibnja 2005. u predmetu C-400/99 Sud je poništio odluku o pokretanju postupka „u dijelu koji se odnosi na obustavu poreznog tretmana koji se primjenjivao na opskrbu plovila grupe Tirrenia gorivom i uljem za podmazivanje" dok se talijanska tijela ne obavijeste o odluci o zaključenju postupka u pogledu predmetnog poduzetnika ([3]). U preostalom dijelu tužba je odbijena.

(7) Presudom od 20. lipnja 2007. u predmetu T-246/99 ([4]) Opći sud u cijelosti je odbio tužbu za poništenje odluke o pokretanju postupka koju su podnijela društva Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar.

(8) Tijekom faze istražnog postupka talijanska tijela zatražila su da se predmet koji se odnosi na grupu Tirrenia podijeli kako bi se na prvo mjesto stavilo donošenje konačne odluke o društvu Tirrenia. Taj se zahtjev temeljio na želji talijanskih tijela da se grupa privatizira, počevši s društvom Tirrenia, te njihovoj namjeri da se taj postupak ubrza kad je riječ o tom društvu.

(9) Komisija je u pogledu tog zahtjeva napomenula da je, iako je društvo Tirrenia djelovalo kao predvodnik grupe u smislu njezine financijske i poslovne strategije, tadašnjih je šest društava koja su bila članovi grupe bilo pravno neovisno te poslovalo u geografski odvojenim tržišnim segmentima, u kojima postoje različite razine tržišnog natjecanja s privatnim talijanskim prijevoznicima i prijevoznicima iz drugih država članica. Komisija je napomenula i da su subvencije koje su isplaćivala talijanska tijela na temelju prvotnih konvencija iz uvodne izjave 2. izračunane na način da se pokrije neto operativni gubitak na linijama na kojima prometuje svako od navedenih društava te da su tim društvima dodijeljene izravno, a ne preko društva Tirrenia. Naposljetku, ostale mjere potpore obuhvaćene postupkom, odnosno potpora za ulaganje i fiskalna potpora, zahtijevale zasebnu analizu za svako društvo grupe. U skladu s tim, Komisija je odlučila da može prihvatiti zahtjev talijanskih tijela te je Odlukom 2001/851/EZ ([5]) zaključila postupak koji je pokrenula u vezi s potporom dodijeljenom društvu Tirrenia („Odluka iz 2001.") .

(10) Postupak je ostao otvoren s obzirom na potporu koju je Italija dodijelila u korist preostalih pet društava grupe Tirrenia (tj. Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar, „regionalna društva"). Tijekom različitih bilateralnih sastanaka održanih u razdoblju od 2001. do 2003. talijanska tijela dostavila su informacije o svakoj od linija na kojima ta društva prometuju, uključujući posebne značajke predmetnih tržišta, kretanje prometa, prisutnost konkurentnih privatnih društava, ako postoje, i promjene u iznosu sredstava javnog financiranja dodijeljenih svakom od društava.

(11) Osim toga, u siječnju, veljači i rujnu 2003. nekoliko je podnositelja pritužbe, odnosno određenih privatnih prijevoznika koji se u Napuljskom zaljevu natječu s društvom Caremar, Komisiji dostavilo dodatne informacije koje bi trebalo uzeti u obzir u istražnom postupku. Talijanska tijela pozvana su da dostave primjedbe o tim dodatnim pitanjima. Bilateralni sastanak održan je 20. listopada 2003., nakon čega su talijanska tijela preuzela određene obveze u pogledu određenih brzih linija u Napuljskom zaljevu na kojima je prometovalo društvo Caremar. Te su obveze formalizirane dopisom od 29. listopada 2003., koji je Komisija zaprimila 31. listopada 2003., te su potvrđene dopisom od 17. veljače 2004. Kad je riječ o društvu Adriatica, talijanska tijela Komisiji su dostavila dodatne informacije telefaksom od 23. veljače 2004.

([2]) Vidjeti bilješku 1.
([3]) Presuda od 10. svibnja 2005., *Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, točka 34.
([4]) Presuda od 20. lipnja 2007., *Tirrenia di Navigazione SpA i drugi protiv Komisije Europskih zajednica*, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.
([5]) Odluka 2001/851/EZ od 21. lipnja 2001. o državnim potporama koje je Italija isplaćivala brodarskom društvu Tirrenia di Navigazion (SL L 318, 4.12.2001., str. 9.).

(12) Naposljetku, Odlukom 2005/163/EZ [6] („Odluka iz 2005.") Komisija je naknadu koju je Italija odobrila u korist regionalnih društava proglasila djelomično spojivom s unutarnjim tržištem, djelomično spojivom pod uvjetom da talijanska tijela ispune određene obveze i djelomično nespojivom s unutarnjim tržištem. Komisija je naložila povrat dijela potpore koji je proglašen nespojivim s unutarnjim tržištem.

(13) Konkretno, u člancima 1., 2., 3., 4. i 5. Odluke iz 2005. navodi se sljedeće:

— „Članak 1.

Ne dovodeći u pitanje odredbe iz stavka 2., potpora koju Italija od 1. siječnja 1992. dodjeljuje društvu Adriatica kao naknadu za pružanje javne usluge spojiva je sa zajedničkim tržištem s obzirom na članak 86. stavak 2. Ugovora.

Potpora dodijeljena društvu Adriatica u razdoblju od siječnja 1992. do srpnja 1994. za liniju Brindisi/Krf/Igumenica/Patras nespojiva je sa zajedničkim tržištem.

Italija poduzima sve nužne korake kako bi od društva Adriatica ostvarila povrat potpore iz stavka 2., koja je tom društvu nezakonito dodijeljena.

Povrat se izvršava bez odgode u skladu s postupcima utvrđenima talijanskim pravom, pod uvjetom da oni omogućuju trenutačno i učinkovito izvršenje ove Odluke.

Na potporu koju je potrebno vratiti obračunavaju se kamate od datuma kada je stavljena na raspolaganje primatelju do datuma povrata. Kamate se izračunavaju s pomoću referentne stope upotrijebljene za izračun istovjetne subvencije u okviru regionalne potpore na temelju složenog kamatnog računa, kako je propisano u Komunikaciji Komisije o primjenjivoj kamatnoj stopi u slučaju povrata nezakonitih potpora.

Od 1. siječnja 2004. mora se voditi zasebna računovodstvena dokumentacija za sve djelatnosti obuhvaćene javnom uslugom koje je Italija povjerila društvu Adriatica na svakoj od predmetnih linija.

— Članak 2.

Potpora koju Italija od 1. siječnja 1992. dodjeljuje društvima Siremar, Saremar i Toremar kao naknadu za pružanje javne usluge spojiva je sa zajedničkim tržištem s obzirom na članak 86. stavak 2. Ugovora.

Od 1. siječnja 2004. mora se voditi zasebna računovodstvena dokumentacija za sve djelatnosti obuhvaćene javnom uslugom koje je Italija povjerila društvima Siremar, Saremar i Toremar na svakoj od predmetnih linija.

— Članak 3.

Potpora koju Italija od 1. siječnja 1992. dodjeljuje društvu Caremar kao naknadu za pružanje javne usluge spojiva je sa zajedničkim tržištem s obzirom na članak 86. stavak 2. Ugovora.

Italija se obvezuje da će najkasnije do 1. rujna 2004. učiniti sljedeće:

(a) ukinuti potporu dodijeljenu društvu Caremar za pružanje usluga brzog linijskog prijevoza putnika na liniji Napulj/Capri;

(b) smanjiti kapacitet usluga brzog linijskog prijevoza putnika na liniji Napulj/Procida/Ischia s obzirom na broj ponuđenih mjesta, i to s 1 142 260 na 633 200 mjesta zimi i sa 683 200 na 520 400 mjesta ljeti;

(c) ograničiti potporu dodijeljenu društvu Caremar za pružanje usluga brzog linijskog prijevoza putnika na liniji Napulj/Procida/Ischia na pokrivanje neto operativnog gubitka od usluga;

(d) voditi zasebnu računovodstvenu dokumentaciju za sve djelatnosti obuhvaćene javnom uslugom koje je Italija povjerila društvu Caremar na svakoj od predmetnih linija.

— Članak 4.

Obveze smanjenja kapaciteta utvrđene u članku 3. uključuju se u međuministarsku uredbu o prilagodbi petogodišnjih planova regionalnih društava za razdoblje 2005.–2008.

---

[6] Odluka 2005/163/EZ od 16. ožujka 2004. o državnim potporama koje je Italija isplaćivala brodarskim društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia) (SL L 53, 26.2.2005., str. 29.).

— Članak 5.

Komisiju se unaprijed obavješćuje o svakoj trajnoj promjeni, djelomičnoj ili potpunoj, u razini usluga koje nude društva Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar ili Caremar, koja bi dovela do povećanja potpore."

1.2. **Presuda Općeg suda o poništenju Odluke iz 2005.**

(14) Tri tužbe kojima se osporava Odluka iz 2005. podnesene su Općem sudu, a podnijeli su ih i. društvo Tirrenia, koje je 2004. steklo postojeće poslovanje društva Adriatica (predmet T-265/04); ii. društva Caremar, Saremar, Siremar i Toremar (predmet T-292/04); i iii. konkurentsko društvo Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (predmet T-504/04).

(15) Presudom od 4. ožujka 2009. u spojenim predmetima T-265/04, T-292/04 i T-504/04 ([7]) („presuda iz 2009.") Opći sud poništio je Odluku iz 2005.

(16) Konkretno, Opći sud presudio je da Komisija nije dovoljno obrazložila kvalifikaciju potpore kao nove umjesto kao postojeće, kako su tvrdili tužitelji. Točnije, smatrao je da Komisija nije na prikladan način objasnila zašto smatra da potpora nije dodijeljena prije stupanja na snagu Ugovora o EZ-u u Italiji s obzirom na to da su talijanska tijela tijekom postupka tvrdila da se predmetna potpora temeljila na odredbama kraljevskih uredbi donesenih 1936. Nadalje, Sud je smatrao da Komisija nije u dovoljnoj mjeri odgovorila na navode koje su talijanska tijela iznijela tijekom službenog istražnog postupka o tome da su naknadne izmjene mjerodavnog pravnog okvira isključivo dovele do smanjenja ukupnog iznosa potpore ([8]).

(17) Drugo, Opći sud presudio je da Komisija nije primijenila članak 4. stavak 3. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 ([9]) („Uredba o pomorskoj kabotaži"), u kojem se navodi da postojeći ugovori o obavljanju javne usluge ostaju na snazi do datuma isteka. Opći sud smatrao je da naknada isplaćena regionalnim društvima grupe Tirrenia na temelju prvotnih konvencija za prometovanje na linijama za kabotažni prijevoz čini postojeću potporu s obzirom na to da je Komisija već zaključila da ta naknada ne premašuje iznos potreban za financiranje obveza pružanja javne usluge ([10]).

1.3. **Postupak nakon poništenja Odluke iz 2005.**

(18) Dopisom od 7. travnja 2010. Komisija je pozvala talijanska tijela da dostave svoje primjedbe o poništenju Odluke iz 2005. i sve informacije potrebne za iscrpnu ocjenu predmetnih mjera. Konkretno, od talijanskih tijela zatražila je da dostave i. pojašnjenja o prometovanju društava Adriatica i Saremar na međunarodnim linijama, odnosno o razdoblju prometovanja, pravnom aktu kojim se utvrđuju obveze pružanja javne usluge i značajke usluge: redovitost, kapacitet, učestalost i vrsta brodova, te o naknadnim promjenama u obvezama pružanja javne usluge; i ii. opis mehanizma naknade i svih naknadnih promjena u metodi izračuna naknade i povrata uloženog kapitala te učinka tih promjena na razinu naknade.

(19) Istog je dana Komisija zatražila i da zainteresirane strane u postupku koji je prethodio donošenju Odluke iz 2005. dostave svoje primjedbe u tom pogledu. Komisija je primila primjedbe samo od korisnika mjera koje su predmet Odluke iz 2005. Te su primjedbe proslijeđene talijanskim tijelima kako bi im se pružila prilika da odgovore na njih.

(20) Budući da talijanska tijela nisu odgovorila na dopis od 7. travnja 2010., Komisija ih je dopisom od 22. lipnja 2010. podsjetila da dostave zatražene informacije.

(21) Dopisom od 27. srpnja 2010. talijanska tijela dostavila su određena pojašnjenja o zakonodavstvu primjenjivom na sustave javnih usluga u pomorskom sektoru u Italiji.

([7]) Presuda od 4. ožujka 2009., *Tirrenia di Navigazione SpA i drugi protiv Komisije Europskih zajednica*, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Točke od 97. do 134. presude iz 2009.

([9]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992., str. 7.).

([10]) Točke od 140. do 148. presude iz 2009.

(22) Dopisom od 22. prosinca 2010. Komisija je od talijanskih tijela zatražila da dostave sljedeće dodatne informacije:

(a) iznos godišnje naknade isplaćene društvima Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar i Caremar tijekom razdoblja 2001.–2008. (uključujući raščlambu troškova uzetih u obzir za svako društvo);

(b) za razdoblje 1992.–2008. razinu dobiti, metodu izračuna i obrazloženje na temelju kojeg se ta razina smatra razumnom s obzirom na rizike koje društva snose pri pružanju javne usluge;

(c) u skladu s konvencijama koje su društva Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar i Caremar 1991. sklopila s Italijom, u petogodišnjim planovima trebalo je detaljno navesti linije na kojima će se prometovati i luke u koje će se uplovljavati, vrstu i kapacitet plovila namijenjenih predmetnim pomorskim vezama, učestalost usluge i cijene karata koje treba platiti. Od talijanskih tijela zatraženo je da dostave petogodišnje planove za razdoblja 2000.–2004. i 2005.–2008., koji nisu bili dostavljeni Komisiji u trenutku donošenja Odluke iz 2005.;

(d) od talijanskih tijela zatraženo je da navedu jesu li ispunjeni uvjeti propisani Odlukom iz 2005. ([11])

(23) Dopisom od 29. lipnja 2011. Komisija je ponovno pozvala talijanska tijela da dostave zatražene informacije. Komisija je izričito upozorila talijanska tijela da će, ako se zatražene informacije ne dostave do tog roka, izdati nalog za dostavljanje podataka u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ([12]).

(24) Dopisom od 19. srpnja 2011. talijanska tijela dostavila su određena pojašnjenja u pogledu točaka (a), (c) i (d) Komisijina zahtjeva od 22. prosinca 2010. Konkretno, dostavila su informaciju o godišnjoj naknadi isplaćenoj društvu Adriatica tijekom razdoblja 2001.–2004. te društvima Saremar, Toremar, Siremar i Caremar tijekom razdoblja 2001.–2008., potvrdila da su ispunjeni uvjeti propisani Odlukom iz 2005. te objasnila da su umjesto donošenja petogodišnjih planova za razdoblja 2000.–2004. i 2005.–2008. poduzete *ad hoc* mjere racionalizacije kako bi se usluge više uskladile s potrebama lokalnih zajednica, ali bez uvođenja znatnih promjena u sustav javnih usluga. Kad je riječ o razini dobiti, talijanska tijela objasnila su da, s obzirom na to da je prošlo mnogo vremena od donošenja Odluke iz 2005., a posebno s obzirom na vremenski okvir i složenost zatraženih informacija, nisu mogla odmah pronaći tu informaciju u arhivima Ministarstva. Stoga nije dostavljen potpun odgovor na dopis Komisije od 22. prosinca 2010.

(25) U lipnju 2012. održan je sastanak s talijanskim tijelima kako bi se dopunio spis o predmetu i Komisiji omogućilo da dovrši ocjenu predmetnih mjera. Na tom je sastanku Komisija zatražila detaljne podatke, prvenstveno kako bi utvrdila da predmetna društva nisu primila prekomjernu naknadu.

(26) Budući da informacije koje su talijanska tijela dostavila nakon tog sastanka nisu bile dovoljne da bi Komisija mogla dovršiti svoju ocjenu, Italiji je 7. studenoga 2012. poslan novi zahtjev za informacije o sljedećem:

(a) naknadi i razumnoj dobiti dodijeljenima društvima Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar i Caremar za razdoblje 1992.–2008.;

(b) popisu međunarodnih linija na kojima Adriatica/Tirrenia i Saremar prometuju na temelju prvotnih konvencija i trajanju tih usluga;

(c) učinkovitom izvršenju odredbi o povratu iz Odluke iz 2005.;

([11]) Točnije, i. obveza vođenja zasebne računovodstvene dokumentacije od 2004. za svaku od linija obuhvaćenih javnom uslugom na kojima prometuju Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar i Caremar; ii. ukidanje potpore dodijeljene društvu Caremar za pružanje usluga brzog prijevoza putnika na liniji Napulj/Capri; iii. ograničenje potpore dodijeljene društvu Caremar za pružanje usluga brzog prijevoza putnika na liniji Napulj/Procida/Ischia na pokrivanje neto operativnog gubitka koji nastaje na toj liniji; iv. smanjenje kapaciteta usluga brzog linijskog prijevoza putnika na liniji Napulj/Procida/Ischia.

([12]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

(d) poštovanju uvjeta utvrđenih u članku 2. stavku 1. Odluke Komisije 2005/842/EZ ([13]);

(e) obvezama pružanja javne usluge uvedenima društvu Adriatica za prometovanje na liniji Genova/Termini Imerese, stanju tržišnog natjecanja na toj liniji i razdoblju tijekom kojeg je društvo Adriatica/Tirrenia prometovalo na toj liniji na temelju sustava javnih usluga nakon 2004.;

(f) je li ijedno od društava bilo u teškoćama u smislu Smjernica Zajednice o potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama („Smjernice o sanaciji i restrukturiranju") ([14]) i u kojem razdoblju.

(27) Dopisom od 7. prosinca 2012. talijanska tijela dostavila su nepotpune odgovore na pitanja Komisije. Konkretno, Italija je na ta pitanja odgovorila na sljedeći način:

(a) kad je riječ o naknadi i razumnoj dobiti za razdoblje 1992.–2008., talijanska tijela dostavila su sljedeće:

i. računovodstvenu dokumentaciju po linijama za svako društvo za razdoblje 1999.–2001.;

ii. godišnju stopu dobiti dodijeljenu društvu Adriatica tijekom razdoblja 1999.–2003. i preostalim regionalnim društvima tijekom razdoblja 1998.–2003. Godišnja stopa dobiti društva Saremar za 1999. nije dostavljena;

iii. iznos stvarno nadoknađenih gubitaka iz svake godine u razdoblju 2004.–2008. za prometovanje na linijama na kojima prometuje društvo Adriatica/Tirrenia;

iv. računovodstvenu dokumentaciju po linijama za svako društvo za razdoblje 2004.–2008., osim društva Saremar. Računovodstvena dokumentacija po linijama dostavljena je samo za 2005., 2006. i 2007. za Toremar i samo za 2006. za Siremar. Godišnja stopa dobiti za razdoblje 2004.–2008. nije dostavljena ni za jedno od regionalnih društava;

(b) kad je riječ o popisu međunarodnih linija na kojima prometuju društva Adriatica/Tirrenia i Saremar na temelju prvotnih konvencija te trajanju tih usluga, Italija nije dostavila datume završetka za prometovanje na liniji Trst/Drač. Nisu dostavljeni nikakvi dokumenti kojima bi se potkrijepila tvrdnja da je prometovanje na liniji Santa Teresa di Gallura/Bonifacio započelo još prije 1989.;

(c) kad je riječ o povratu potpore proglašene nespojivom u Odluci iz 2005., Italija je potvrdila povrat nespojive potpore dodijeljene društvu Adriatica od siječnja 1992. do srpnja 1994. za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/I-gumenica/Patras, čija je vrijednost na dan 31. prosinca 2006. iznosila ukupno 8 651 600 EUR (glavnica od 3 207 810 EUR i kamate od 5 443 790 EUR s početkom od 1. siječnja 1992.). Korisnik je potporu vratio tek 26. ožujka 2007. Nije bilo upućivanja na plaćene kamate za razdoblje od 1. siječnja 2007. do 26. ožujka 2007.;

(d) nisu dostavljene nikakve informacije o poštovanju uvjeta iz članka 2. stavka 1. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.;

(e) kad je riječ o liniji Genova/Termini Imerese, Italija je pojasnila da je ona obustavljena 2005. i ukinuta 2006. Nisu dostavljene informacije o stanju tržišnog natjecanja na toj liniji;

(f) kad je riječ o tome mogu li se društva smatrati poduzećima u teškoćama u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju, Italija je potvrdila da društva nisu u relevantnom razdoblju ostvarila korist od potpore za sanaciju, ali nije dostavila konačnu potvrdu o tome je li se neko od društava moglo smatrati poduzećem u teškoćama u bilo kojem trenutku tijekom provedbe prvotnih konvencija.

(28) Talijanskim je tijelima 28. siječnja 2013. poslan dodatni podsjetnik u kojem ih se poziva da bez odgode dostave sve prethodno zatražene informacije. Komisija je ponovno upozorila talijanska tijela da će, ako se potpune zatražene informacije ne dostave do tog roka, izdati nalog za dostavljanje podataka u skladu s člankom 10. stavkom 3. Postupovne uredbe.

(29) Komisija je 11. ožujka 2013. odlučila u skladu s člankom 10. stavkom 3. Postupovne uredbe naložiti Italiji da dostavi informacije zatražene dopisima od 22. prosinca 2010. i 7. studenoga 2012.

([13]) Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u [sada članak 106. stavak 2. UFEU-a] na državnu potporu u obliku naknade za pružanje javnih usluga koja se dodjeljuje određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

([14]) SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

(30) Italija je 10. travnja 2013. odgovorila na nalog za dostavljanje podataka. Dostavila je iznose operativnih troškova/prihoda i godišnjih subvencija (u obliku razlike između troškova i prihoda, bez marže za prijevoznika) za sva društva za razdoblje nakon 2004. Italija nije odgovorila na preostale zahtjeve iz Komisijina naloga za dostavljanje informacija.

(31) Komisija je 16. listopada 2015. od Italije zatražila dodatne informacije o koncentraciji društava Adriatica i Tirrenia, odnosno pojedinosti o prodaji imovine društva Adriatica i uvjetima koncentracije. Talijanska su tijela 4. studenoga 2015. dopisom od 22. listopada 2015. odgovorila da je odlukom od 18. ožujka 2004. društvo Tirrenia steklo postojeće poslovanje svojeg društva kćeri te da koncentracija nije utjecala na djelatnosti koje društvo Adriatica obavlja na temelju prvotnih konvencija niti je dovela do promjena u naknadama koje su njima predviđene.

(32) Komisija je 18. listopada 2018. zatražila od Italije da dostavi pojašnjenja u pogledu naknade isplaćene za liniju Bari/Drač i točan iznos potpore (glavnice i kamata) vraćen talijanskim tijelima za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras u razdoblju 1992.–1994. Italija je u svojem odgovoru od 21. prosinca 2018. pojasnila da za usluge pružene na liniji Bari/Drač u razdoblju 2002.–2008. nije plaćena nikakva naknada te je potvrdila da povrat nespojive potpore u iznosu od 8 651 600 EUR dodijeljene društvu Adriatica od siječnja 1992. do srpnja 1994. za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras nije uključivao kamatu za razdoblje od 1. siječnja 2007. do 26. ožujka 2007.

1.4. **Predmeti državne potpore nakon isteka prvotnih konvencija**

(33) Od siječnja 2009. društva Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar i Caremar pružala su usluge pomorskog prijevoza na temelju prvotnih konvencija koje su produljene kako slijedi:

(a) Uredbom sa zakonskom snagom br. 207 od 30. prosinca 2008., pretvorenom u Zakon br. 14 od 27. veljače 2009., utvrđeno je produljenje prvotnih konvencija do kraja 2009.;

(b) člankom 19.b Uredbe sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009., pretvorene u Zakon br. 166 od 20. studenoga 2009. („Zakon iz 2009.”), prvotne konvencije dodatno su produljene do 30. rujna 2010., kad je Italija namjeravala dovršiti postupak privatizacije društava grupe Tirrenia;

(c) Zakonom br. 163 od 1. listopada 2010. o izmjeni Uredbe sa zakonskom snagom br. 125 od 5. kolovoza 2010. konačno je utvrđeno dodatno produljenje prvotnih konvencija do završetka postupka privatizacije.

(34) Na temelju Zakona iz 2009. stjecateljima društava trebale su se povjeriti nove konvencije/ugovori o javnim uslugama.

(35) Nakon što je zaprimila nekoliko pritužbi, Komisija je 5. listopada 2011. pokrenula službeni istražni postupak u pogledu nekoliko mjera koje je Italija donijela u korist društava bivše grupe Tirrenia, uključujući naknadu isplaćenu društvima na temelju prethodno navedenih produljenja prvotnih konvencija i potencijalnu potporu povezanu s privatizacijama ([15]). Odluka o produljenju službenog istražnog postupka donesena je 19. prosinca 2012. ([16]) Te se mjere istražuju zasebno okviru predmeta SA.32014, SA.32015 i SA.32016 te stoga nisu obuhvaćene ovom Odlukom.

1.5. **Područje primjene ove Odluke**

(36) Ova se Odluka odnosi samo na subvencije koje su regionalna društva primila u razdoblju 1992.–2008. te se njome ne dovode u pitanje drugi predmeti državne potpore koji su u tijeku, uključujući službeni istražni postupak u pogledu naknade za pružanje javne usluge koja se tim društvima plaća od 2009. na temelju produljenja prvotnih konvencija (vidjeti predmete SA.32014, SA.32015 i SA.32016).

(37) Ova se Odluka odnosi samo na aspekte državne potpore i njome se ne dovodi u pitanje primjena drugih odredbi Ugovora, posebno onih koje se odnose na zakonodavstvo o ugovorima o javnoj nabavi i koncesijama za usluge.

([15]) SL C 28, 1.2.2012., str. 18.
([16]) SL C 84, 22.3.2013., str. 58.

2. DETALJAN OPIS MJERA

2.1. Korisnici i tržišta na kojima posluju

2.1.1. *Adriatica*

(38) Društvo Adriatica prometovalo je na međunarodnim linijama između Italije te Grčke, Albanije i bivše Jugoslavije, kao i na mreži lokalnih linija za kabotažni prijevoz prema Siciliji (samo za prijevoz tereta) i otočju Tremiti.

(39) Većina putničkog prometa društva Adriatica odnosila se na međunarodne linije prema Albaniji i linije za kabotažni prijevoz prema otočju Tremiti ([17]). Kad je riječ o prijevozu tereta, više od 90 % ukupnog prometa društva Adriatica odnosilo se na linije za kabotažni prijevoz prema Siciliji i međunarodne linije (potonje su činile 67 % ukupnog teretnog prijevoza tog društva) ([18]).

(40) Društvo Adriatica bilo je izloženo različitim razinama tržišnog natjecanja na različitim linijama na kojima je prometovalo.

(41) Kad je riječ o međunarodnim linijama:

— na liniji Bari/Drač (Albanija) društvo Adriatica i drugi prijevoznici prometovali su tijekom cijele godine, a među njima je bio i jedan prijevoznik iz Unije (no samo tijekom sezone),

— na liniji Ancona/Split (Hrvatska) prometovali su društvo Adriatica i tri druga prijevoznika, uključujući jednog prijevoznika iz Unije od 2001. (no samo tijekom sezone),

— na liniji Bari/Dubrovnik (Hrvatska) društvo Adriatica prometovalo je samo u razdoblju 1997.–1998., uz još jednog prijevoznika koji nije iz Unije,

— na liniji Bari/Bar (Crna Gora) društvo Adriatica prometovalo je samo u razdoblju 1997.–1998., uz još dva prijevoznika koji nisu iz Unije,

— na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras (Grčka) društvo Adriatica prometovalo je do 2004. (premda su usluge prijevoza obustavljene od 2000. do 2004.) ([19]) zajedno s drugim prijevoznicima, uključujući prijevoznike iz Unije,

— na linijama Ancona/Drač (Albanija), Ancona/Bar (Crna Gora) i Trst/Drač (Albanija) društvo Adriatica nije imalo konkurencije.

(42) Kad je riječ o linijama za kabotažni prijevoz:

— na linijama prema nekoliko otoka u otočju Tremiti društvo Adriatica uglavnom je tijekom sezone bilo izloženo tržišnom natjecanju s drugim talijanskim prijevoznicima,

— na linijama za prijevoz tereta Genova/Termini Imerese i Ravenna/Catania društvo Adriatica natjecalo se s drugim talijanskim prijevoznicima,

— na linijama za prijevoz tereta Venecija/Catania i Livorno/Catania društvo Adriatica nije imalo konkurencije.

2.1.2. *Saremar*

(43) Društvo Saremar prometovalo je na lokalnim linijama za kabotažni prijevoz prema otocima sjeveroistočno i jugozapadno od Sardinije te na međunarodnoj liniji Santa Teresa di Gallura/Bonifacio između Sardinije i Korzike.

(44) Na tim je linijama poslovanje društva Saremar činilo 64 % tržišta putničkog prijevoza i 70 % tržišta prijevoza tereta.

([17]) Od 596 943 putnika koje je društvo Adriatica prevezlo 2000., njih 397 146 putovalo je na linijama na srednjem i južnom Jadranu (njih 334 639 putovalo je između Italije i Albanije), a 161 024 putnika putovalo je na linijama prema otočju Tremiti.

([18]) Od 779 223 linearnih metara tereta koji je društvo Adriatica prevezlo 2000., 306 124 linearna metra prevezena su na linijama na srednjem i južnom Jadranu (od toga su 235 542 linearna metra tereta prevezena između Italije i Albanije), a 473 099 linearnih metara prevezeno je na linijama prema Siciliji.

([19]) Društvo Adriatica obustavilo je djelatnosti na toj liniji u listopadu 1999. na zahtjev talijanskog Ministarstva prometa. Od 2000. do 2004. društvo Adriatica nije pružalo usluge na toj liniji vlastitim plovilima, nego je putem ugovora s trećim stranama svoje djelatnosti ograničilo na pružanje usluge prijevoza putnika obuhvaćene Međunarodnom konvencijom od 7. veljače 1970. o željezničkom prijevozu putnika i prtljage, čiji je društvo Adriatica bilo član.

(45) Osim linije Santa Teresa di Gallura/Bonifacio (duge 10 nautičkih milja), linije na kojima prometuje društvo Saremar (La Maddalena/Palau, Carloforte/Calasetta, Carloforte/Portovesme) bile su prilično kratke te su u prosjeku imale dužinu od 5 nautičkih milja. Zbog toga i zbog učestalosti svakodnevnih putovanja te su pomorske veze bile slične sustavu prigradskog prijevoza namijenjenom osiguranju prijevoza i opskrbe stanovnicima susjednih otoka ([20]). Posebnost tog tržišta proizlazila je i iz lokalnog zemljopisnog položaja te meteoroloških uvjeta na moru, zbog kojih se morala upotrebljavati određena vrsta brodova koja nije prikladna za druge oblike plovidbe.

(46) Društvo Saremar natjecalo se s drugim talijanskim prijevoznicima na trima od četiriju linija na kojima je prometovalo, uključujući liniju između Sardinije i Korzike.

2.1.3. *Toremar*

(47) Društvo Toremar prometovalo je na pomorskim kabotažnim linijama između kopna i Toskanskog otočja (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa i Giglio). To je društvo u suštini upravljalo mrežom lokalnih usluga čija su učestalost i vozni red bili namijenjeni ispunjavanju potreba stanovništva otokâ za opskrbom i mobilnošću. Značajke mreže usluga koje pruža društvo Toremar čine je sličnom mreži usluga lokalnog i prigradskog prijevoza.

(48) Na dvjema od šest linija na kojima je prometovalo društvo Toremar tijekom cijele godine prometovali su i drugi talijanski prijevoznici.

2.1.4. *Siremar*

(49) Društvo Siremar prometovalo je na lokalnim linijama između luka na Siciliji i manjih otoka oko Sicilije (Liparski otoci, Pelagijski otoci, Egadski otoci, Ustica i Pantelleria).

(50) Linije prema Liparskim otocima sjeverno od Sicilije dosezale su i do poluotoka (do Napulja). Bila je riječ o isključivo lokalnoj mreži linija. Općenito kratka putovanja, učestalost usluge i vozni red bili su namijenjeni ispunjavanju zahtjeva stanovnika otokâ u pogledu mobilnosti. Društvo Siremar u to je vrijeme održavalo pet veza iz sicilijske luke Milazzo s Liparskim otocima, na kojima živi 12 000 osoba sa stalnim boravištem, a od toga 9 000 osoba živi na glavnom otoku Lipariju. Društvo Siremar pružalo je uslugu tijekom cijele godine s pomoću plovila za mješoviti prijevoz (putnika i vozila) i brzih putničkih brodova. Jedan se talijanski prijevoznik natjecao s društvom Siremar na četirima od tih pet linija upotrebljavajući plovila za mješoviti prijevoz malog kapaciteta, dok se drugi natjecao s uslugama brzog prijevoza na trima linijama izvan sezone i četirima tijekom sezone.

(51) Kad je riječ o liniji prema trima Egadskim otocima, društvo Siremar održavalo je cjelogodišnju vezu iz sicilijske luke Trapani s pomoću jednog plovila za mješoviti prijevoz (putnika i vozila) i dvaju brzih putničkih brodova. Na tom su tržištu bila prisutna dva privatna talijanska prijevoznika: prvi je nudio uslugu prijevoza tereta, a drugi je nudio usluge brzog prijevoza.

(52) Društvo Siremar nije se natjecalo s privatnim prijevoznicima na drugim linijama iz luka Palermo i Agrigento na kojima je prometovalo. Stoga je društvo Siremar bilo jedini prijevoznik koji je ispunjavao potrebe stanovnika predmetnih otoka za mobilnošću.

2.1.5. *Caremar*

(53) Društvo Caremar prometovalo je na mreži lokalnih pomorskih veza između kopnenih luka u Napuljskom zaljevu (Napulj, Sorrento i Pozzuoli) i Kampanijskih otoka (Capri, Ischia, Procida) te između kopnenih luka Formia i Anzio (Lacij) i malih otoka Ponza i Ventotene. Usluge koje je pružalo u suštini su trebale ispuniti zahtjeve lokalnih zajednica u pogledu mobilnosti te su bile slične mreži prigradskog prijevoza s obzirom na učestalost i vozni red, posebno kad je riječ o Napuljskom zaljevu.

(54) U Napuljskom zaljevu društvo Caremar natjecalo se s drugim privatnim talijanskim prijevoznicima na linijama Capri/Napulj, Capri/Sorrento, Ischia/Napulj i Procida/Napulj.

(55) S druge strane, društvo Caremar nije imalo konkurenciju na linijama prema otocima Ponza i Ventotene, na kojima je prometovalo tijekom cijele godine s pomoću plovila za mješoviti prijevoz putnika i vozila. Međutim, natjecalo se s privatnim prijevoznikom na linijama Ponza/Formia i Ventotene/Formia, na kojima je pružalo usluge brzog prijevoza.

([20]) Na četirima redovnim linijama na kojima je društvo prometovalo u prosjeku se između 6 sati i 22 sata isplovljavalo svakih sat vremena.

2.2. **Naknade za pružanje javne usluge**

2.2.1. *Zakonodavni okvir*

(56) Kako bi se postupilo u skladu s presudom iz 2009., primjenjivi pravni okvir na nacionalnoj razini detaljno je opisan u uvodnim izjavama od 57. do 93.

2.2.1.1. Zakonodavstvo koje nije ispitano u Odluci iz 2005.

— Kraljevske uredbe br. 2081 i br. 2082 od 7. prosinca 1936.

(57) Kraljevskim uredbama br. 2081 i br. 2082 od 7. prosinca 1936. („uredbe iz 1936.") uspostavljen je niz linija od nacionalnog interesa (*linee di interesse nazionale*) te su utvrđene odredbe o financijskim intervencijama potrebnima da bi se pokrenulo prometovanje na njima.

(58) Kako bi se osigurala potrebna razina usluge na linijama od nacionalnog interesa, Kraljevskom uredbom br. 2081 od 7. prosinca 1936. („Uredba 2081/1936") osnovana su četiri društva: Italia (sa sjedištem u Genovi), Lloyd Triestino (sa sjedištem u Trstu), Tirrenia (sa sjedištem u Napulju) i Adriatica (sa sjedištem u Veneciji). U skladu s Kraljevskom uredbom br. 2082 od 7. prosinca 1936. („Uredba 2082/1936") novoosnovano društvo u javnom vlasništvu (*Finmare*) držalo bi većinske udjele u tim društvima.

(59) Linije od nacionalnog interesa grupirane su u četiri sektora na temelju zemljopisnog kriterija. Premda su neke linije od nacionalnog interesa bile nacionalne linije između kopna i velikih talijanskih otoka, većina njih bile su međunarodne linije koje povezuju Italiju s Amerikom i Afrikom. U skladu s člankom 3. stavkom 4. Uredbe 2081/1936 pružanje usluga pomorskog prijevoza u svakom od tih četiriju sektora povjereno je na razdoblje od dvadeset godina (s početkom od 1. siječnja 1937.) četirima novoosnovanim društvima na sljedeći način:

(a) sektor I. (Amerika): Italia;

(b) sektor II. (Afrika dalje od Sueza i Gibraltara, Azija dalje od Sueza i Australija): Lloyd Triestino;

(c) sektor III. (Tirensko more i Libija, obala Italije, zapadni dio Sredozemnog mora, sjeverna Europa dalje od Gibraltara): Tirrenia;

(d) sektor IV. (Jadransko more i istočni dio Sredozemnog mora): Adriatica.

(60) Člankom 6. Uredbe 2081/1936 predviđena je mogućnost naknadnog proširenja popisa linija od nacionalnog interesa ministarskom uredbom pod uvjetom da se svaka nova linija povjeri društvima osnovanima na temelju uredbi iz 1936.

(61) U istom je članku utvrđeno da se, ako je to nužno za pružanje usluga pomorskog prijevoza na predmetnim linijama, prethodno navedenim društvima može odobriti javni doprinos na temelju ugovora o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem. Određeno je da će se razina javnih subvencija utvrditi u ugovorima o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem.

(62) U skladu s člankom 7. Uredbe 2081/1936 javni doprinos mogao bi se revidirati svake četiri godine pod određenim uvjetima. Tom se odredbom htjelo osigurati da društva prometuju na više od 75 % linija koje su im povjerene te da prosječna profitna marža koja proizlazi iz njihova poslovanja iznosi od 4 % do 8 %. U uredbama iz 1936. nije utvrđen ukupni proračun tog programa financiranja.

(63) U Kraljevskoj uredbi br. 781 od 12. svibnja 1938. utvrđena je mogućnost da se ministarskom uredbom izmijeni popis linija od nacionalnog interesa predviđen člankom 2. Uredbe 2081/1936 (i odobren Ministarskom uredbom od 5. siječnja 1937.). Ministarskom uredbom od 20. prosinca 1938. uvedene su određene izmjene popisa linija.

(64) Ugovori o javnim uslugama sklopljeni u skladu s Uredbom 2081/1936 istekli su 31. prosinca 1956. Talijanski zakonodavac potom je produljio trajanje ugovora do 30. lipnja 1962. ([21]).

— Zakon br. 34 od 5. siječnja 1953. i Zakon br. 178 od 26. ožujka 1959.

(65) Zakonom br. 34 od 5. siječnja 1953. („Zakon 34/1953”) i Zakonom br. 178 od 26. ožujka 1959. („Zakon 178/1959”), kojima se uređuju usluge pomorskog prijevoza pošte i komercijalnog pomorskog prijevoza na lokalnoj razini, Ministarstvo trgovačke mornarice ovlašteno je za pokretanje javnih natječaja za povjeravanje usluga prijevoza pošte i paketa te komercijalnih usluga privatnim društvima isključivo na lokalnoj razini.

(66) Zakonom 34/1953 utvrđena su četiri subvencionirana sektora koja su trebala biti predmet zasebnih javnih natječaja: (a) Toskansko otočje; (b) Kampanijski i Pontinski otoci; (c) Liparski otoci; (d) Egadski otoci, Pelagijski otoci, Ustica i Pantelleria. Zakonom 178/1959 dodani su sljedeći subvencionirani sektori: (e) srednji dio Jadranskog mora; (f) sjeverni dio Jadranskog mora.

(67) U skladu s člankom 4. Zakona 34/1953 subvencije koje država dodjeljuje za pružanje prethodno navedenih usluga trebale su se dogovoriti u ugovorima o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem. Iste odredbe primjenjivale su se i na linije obuhvaćene Zakonom 178/1959.

— Zakon br. 600 od 2. lipnja 1962.

(68) Zakonom br. 600 od 2. lipnja 1962. („Zakon 600/1962”) reorganiziran je sustav javnih usluga pomorskog prijevoza u Italiji.

(69) Konkretno, člankom 2. Zakona 600/1962 utvrđeno je da su Ministarstvo trgovačke mornarice te društva Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia i Adriatica trebali sklopiti nove ugovore o javnim uslugama. Ti bi ugovori imali trajanje od dvadeset godina i uključivali bi sljedeće: i. popis linija od nacionalnog interesa; ii. detaljne obveze pružanja javne usluge uvedene za društva koja prometuju na tim linijama; i iii. detaljna pravila o naknadama koje bi država mogla odobriti za prometovanje na predmetnim linijama. Stupili bi na snagu 1. srpnja 1962.

(70) Ukupan iznos javne naknade koja bi se odobrila u korist svih prijevoznika kojima je povjereno prometovanje na tim linijama utvrđen je člankom 6. Zakona 600/1962. Doprinos koji bi se odobrio svakom prijevozniku mogao bi se revidirati svake dvije godine u slučaju promjene u prihodima i troškovima prijevoznika na temelju kriterija navedenih u članku 8. tog zakona. Kako bi se potaknula učinkovitost, predviđeno je da se doprinos može povećati ili smanjiti ako apsolutna vrijednost razlika u određenim stavkama prihoda i rashoda utvrđenih u Zakonu premaši 1 % bruto prihoda. Revizija bi mogla utjecati samo na dio tog iznosa koji je višak.

2.2.1.2. Zakonodavstvo koje se ispituje u Odluci iz 2005.

— Zakon br. 684/1974 i Predsjednička uredba br. 501/1979

(71) Zakonom br. 684 od 20. prosinca 1974. o restrukturiranju pomorskih usluga od velikog nacionalnog interesa („Zakon 684/1974”) stavljeni su izvan snage Uredba 2081/1936, Zakon br. 600/1962 i sve moguće protivne ili nespojive odredbe te je predviđen raskid ugovora sklopljenih na temelju Zakona 600/1962 s učinkom od 31. prosinca 1974.

(72) Zakonom 684/1974 uvedena je razlika između linija za prijevoz tereta (članak 4.), linija za prijevoz putnika (članak 6.) te veza s velikim i malim talijanskim otocima (članak 8.).

(73) Kad je riječ o pomorskim vezama s velikim i malim talijanskim otocima, člankom 8. zahtijevalo se ispunjavanje uvjeta povezanih s gospodarskim i društvenim razvojem predmetnih regija, posebno regije Mezzogiorno. U tu je svrhu istim člankom predviđeno da se društvima tadašnje grupe Finmare kojima je povjereno pružanje tih usluga isplaćuju subvencije u skladu s ugovorima o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem.

([21]) U skladu s Uredbom sa zakonskom snagom br. 1379 od 20. prosinca 1956., Uredbom sa zakonskom snagom br. 444 od 25. lipnja 1957., Zakonom br. 351 od 26. svibnja 1959., Zakonom br. 32 od 2. veljače 1961. i Zakonom br. 40 od 2. veljače 1962.

(74) U skladu s člankom 9. ugovori o javnim uslugama morali su sadržavati popis linija na kojima će se prometovati, učestalost usluge, vrstu plovila koja će se upotrebljavati na svakoj liniji i iznos javnog doprinosa. Taj bi se iznos mogao svake godine revidirati ako se u najmanje jednom od elemenata troška uzetih u obzir pri njegovu izračunu zabilježi razlika veća od 5 % u odnosu na prethodnu godinu.

(75) Kad je riječ o putničkim linijama, u članku 6. utvrđeno je ukidanje linija za prijevoz putnika na kojima su prometovali Italia, Lloyd Triestino, Adriatica i Tirrenia u roku od tri godine od stupanja Zakona na snagu (te su pomorske usluge u Zakonu klasificirane kao *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). U članku 7. prepoznata je mogućnost da se na temelju godišnjih konvencija odobri naknada kojom se osigurava gospodarska ravnoteža tih četiriju društava u odnosu na te usluge tijekom navedenog razdoblja od tri godine.

(76) Kad je riječ o linijama za prijevoz tereta, člankom 4. Zakona 684/1974 ministar trgovačke mornarice ovlašten je za odobravanje subvencija društvima grupe Finmare koja pokreću nove pomorske linije (članak 4. točka (a)) ili prometuju na postojećim linijama (članak 4. točka (b)) ako ta društva ne mogu ostvariti gospodarsku ravnotežu. Obje vrste subvencija mogle su se dodijeliti na razdoblje od najviše pet godina, a subvencija za postojeće linije morala se dodijeliti na temelju godišnjih konvencija.

(77) Zakonom 684/1974 nije predviđena okvirna raspodjela proračunskih sredstava za različite programe financiranja koji su njime uspostavljeni.

(78) Predsjedničkom uredbom br. 501 od 1. lipnja 1979. o provedbi Zakon br. 684/1974 kako je izmijenjen („Uredba 501/1979") ([22]) predviđena su detaljna pravila o primjeni Zakona 684/1974. U članku 3. Uredbe 501/1979 pojašnjeno je da je za potrebe odobravanja naknade predviđene člankom 7. Zakona 684/1974 bilo potrebno uzeti u obzir sve nacionalne i međunarodne linije za prijevoz putnika na kojima prometuju društva Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia i Adriatica.

(79) U članku 26. Uredbe 501/1979 utvrđeno je da je godišnju naknadu za linije za prijevoz putnika (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) trebalo odrediti na temelju očekivanih troškova i prihoda. U skladu s člankom 35. te uredbe naknada za linije za prijevoz tereta mogla se revidirati do 30. lipnja svake godine kako bi se osigurala gospodarska ravnoteža svake linije. U članku 9. Uredbe 501/1979 utvrđeni su različiti elementi koje je potrebno uzeti u obzir pri izračunu subvencije koja se isplaćuje društvima u skladu s člankom 4. točkom (b) te člancima 7. i 8. Zakona 684/1974.

(80) U Uredbi 501/1979 propisano je i da se vremena polaska i dolaska na svakoj od linija na kojima društva prometuju trebaju odobriti ministarskom uredbom te se zahtijeva da društva zamijene svoje brodove starije od 18 godina, osim ako Ministarstvo izričito odustane od te obveze. Nadalje, upotrijebljena plovila trebala su se pojedinačno rasporediti na svaku od linija obuhvaćenih javnom uslugom. To ograničenje značilo je posebnu obvezu za društva jer su nakon određenog razdoblja morala obnavljati svoju flotu.

(81) Člankom 40. Uredbe 501/1979 ministar trgovačke mornarice ovlašten je uz redovne usluge urediti i pružanje dodatnih usluga kako bi se ispunili izvanredni zahtjevi u javnom interesu ili odgovorilo na povećanje prometa.

— Zakon br. 169 od 19. svibnja 1975.

(82) Zakonom br. 169 od 19. svibnja 1975. o reorganizaciji usluga pomorskog prijevoza pošte i komercijalnog pomorskog prijevoza na lokalnoj razini („Zakon 169/1975") reorganiziran je sustav javnih usluga pomorskog prijevoza pošte i komercijalnog pomorskog prijevoza na lokalnoj razini.

(83) Konkretno, u članku 1. predviđeno je osnivanje triju regionalnih društava, odnosno društava Caremar, Siremar i Toremar, kojima su povjerene obveze pružanja javne usluge u pogledu prijevoza pošte i paketa te komercijalnih usluga isključivo na lokalnoj razini. Člankom 1. zahtijevalo se i da društvo Tirrenia zadrži udio od najmanje 51 % u dioničkom kapitalu svakog od tih društava. Člankom 2. Zakona 169/1975 ministar trgovačke mornarice ovlašten je za odobravanje subvencija regionalnim društvima kako je dogovoreno u ugovorima o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem.

([22]) Zakonom br. 373 od 23. lipnja 1977. o restrukturiranju pomorskih usluga od velikog nacionalnog interesa.

— Zakon br. 856 od 5. prosinca 1986.

(84) Zakonom br. 856 od 5. prosinca 1986. o propisima za restrukturiranje javne flote (grupa Finmare) i mjerama koje se odnose na privatni brodski prijevoz („Zakon 856/1986”) predviđene su određene izmjene sustava javnih usluga pomorskog prijevoza.

(85) Konkretno, u članku 1. utvrđeno je da se na linije za prijevoz tereta koje ostvaruju gubitke, a ključne su za nacionalno gospodarstvo, treba primjenjivati program potpore za restrukturiranje i financijske potpore koju osigurava država. Člankom 2. predviđena je dodjela početne subvencije tijekom razdoblja od najviše pet godina (počevši od 1. siječnja 1985.) za te linije. U slučaju kupnje novog broda dodijeljena je petogodišnja početna subvencija ograničena na iznos ulaganja (troškovi amortizacije i kamate).

(86) Kad je riječ o vezama s manjim i većim otocima, člankom 11. izmijenjeni su kriteriji za izračun subvencija. Konkretno, subvenciju za uravnoteženje trebalo je izračunati na temelju razlike između prihoda i troškova nastalih u okviru pružanja usluge, s pomoću prosječnih i objektivnih parametara, te je ona morala sadržavati razuman povrat uloženog kapitala. Ugovori o javnim uslugama trebali su sadržavati konkretne pojedinosti o elementima koje treba uzeti u obzir pri izračunu subvencije, zajedno s cjelovitim popisom subvencioniranih linija, učestalosti i brodova koji će se upotrebljavati. Subvencije su trebali odobriti ministri trgovačke mornarice, državnih udjela i riznice. U stavku 7. utvrđeno je da se za prvo razdoblje od pet godina može dodijeliti dodatna subvencija kako bi se osigurala gospodarska ravnoteža korisnika.

(87) U skladu s člankom 13., prometovanje društva Lloyd Triestino na pomorskim vezama prema obali Istre u sjevernom dijelu Jadranskog mora moralo se prenijeti na društvo Adriatica. Nadalje, u skladu sa stavkom 4. tog članka linije za mješoviti prijevoz koje su postojale 1. siječnja 1986. i kojima se služilo društvo Adriatica ([23]) počele su podlijegati pravilima iz članaka 8. i 9. Zakona 684/1974 i naknadnim izmjenama (koje se odnose na veze prema velikim i malim talijanskim otocima). Zbog toga je članak 11. Zakona 856/1986 postao primjenjiv i na međunarodne linije na kojima prometuje društvo Adriatica.

(88) Člankom 15. Zakona 856/1986 predviđeno je osnivanje regionalnog društva u javnom vlasništvu (Saremar), kojem će se povjeriti pružanje usluga prijevoza pošte i komercijalnog prijevoza između Sardinije, Korzike i susjednih malih otoka koje je dotad pružalo društvo Tirrenia.

(89) Člankom 12. Zakona 856/1986 propisano je da se cijene usluga trebaju utvrditi ministarskom uredbom na temelju prijedloga samih društava. Za stanovnike i osobe koje putuju na posao vrijedile su povlaštene cijene.

(90) Zakonom 856/1986, jednako kao i Zakonom 684/1974, nije predviđena okvirna raspodjela proračunskih sredstava za različite programe financiranja na koje se odnosio.

— Uredba sa zakonskom snagom br. 77 od 4. ožujka 1989., pretvorena u zakon Zakonom br. 160 od 5. svibnja 1989.

(91) Zadnje izmjene pravnog okvira primjenjive na prvotne konvencije, koje se odnose i na prijevoz putnika i na prijevoz tereta, uvedene su Uredbom sa zakonskom snagom br. 77 od 4. ožujka 1989. o hitnim odredbama o pomorskom prijevozu i koncesijama („Uredba sa zakonskom snagom 77/1989”), kako je pretvorena u zakon Zakonom br. 160 od 5. svibnja 1989.

(92) Konkretno, člankom 9. Uredbe sa zakonskom snagom 77/1989 propisano je da se od 1. siječnja 1990. za linije koje se smatraju nužnima za prijevoz putnika i tereta mogu isplatiti subvencije za uravnoteženje. Linije na kojima će se prometovati i učestalost usluge trebala su odrediti javna tijela na temelju tehničkih prijedloga društava kojima je povjereno pružanje usluge, koja su u tu svrhu svakih pet godina morala dostaviti plan usluga.

(93) Kad je riječ o vezama prema otocima, u članku 9. stavku 3. utvrđeno je i da se iznos subvencije za uravnoteženje mora utvrditi u ugovorima o javnim uslugama u odnosu na prosječne i objektivne parametre dobivene na temelju tarifa koje nacionalni željeznički prijevoznik (*Ferrovie dello Stato*) naplaćuje za istovjetne usluge i udaljenosti.

([23]) Konkretno, linije između Trsta i drugih luka u talijanskoj regiji Furlanija-Julijska krajina, između zapadne i istočne obale srednjeg i južnog dijela Jadranskog mora te između Jonskog mora i istočnog dijela Sredozemnog mora.

2.2.2. *Prvotne konvencije*

(94) Prvotne konvencije ugovori su o javnim uslugama koje je Italija u srpnju 1991. sklopila sa svakim od pet regionalnih društava bivše grupe Tirrenia. Ti su ugovori bili jednaki za sva društva bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia. Na temelju članka 2. prvotne konvencije primjenjivale su se retroaktivno s učinkom od 1. siječnja 1989. te su trebale isteći 31. prosinca 2008. Međutim, u prvotnim konvencijama predviđeno je da se gospodarski odnosi za 1989., 1990. i 1991. određuju *ad hoc* mjerama, koje nisu obuhvaćene ovom Odlukom.

(95) U skladu s uvjetima iz članka 3. prvotnih konvencija iznos godišnje subvencije utvrđen je na temelju zahtjeva koji je korisnik podnosio u veljači svake financijske godine. Zahtjev je bio predmet međuministarskih savjetovanja te bi se nakon toga odobrio u svibnju ministarskom uredbom. Svrha godišnje subvencije bila je omogućiti društvu pokrivanje gubitaka nastalih zbog manjka između operativnih troškova i prihoda.

(96) U članku 5. prvotnih konvencija detaljno su navedeni različiti elementi prihoda i troška koje je potrebno uzeti u obzir pri izračunu naknade i povrata uloženog kapitala u skladu s člankom 11. Zakona br. 856/1986.

2.2.3. *Petogodišnji planovi*

(97) U članku 1. prvotnih konvencija predviđeni su petogodišnji planovi u kojima se utvrđuju linije na kojima će se prometovati i luke u koje će se uplovljavati, vrsta i kapacitet plovila koja će se upotrebljavati za predmetne pomorske veze, učestalost usluge i cijene karata koje treba platiti, uključujući subvencionirane cijene karata, posebno za stanovnike otokâ.

(98) Prvi petogodišnji plan (za razdoblje 1990.–1994.) odobren je Ministarskom uredbom od 29. svibnja 1990. te se primjenjivao retroaktivno od 1. siječnja 1990. U drugom planu, koji se odnosio na razdoblje 1995.–1999. i odobren je Uredbom od 14. svibnja 1996., linije i učestalosti uglavnom su ostale iste.

(99) Treći plan (za razdoblje 2000.–2004.), koji su društva dostavila talijanskim tijelima u rujnu 1999., nije bio odobren u vrijeme donošenja Odluke iz 2005. Do donošenja tog plana, Uredbom od 8. ožujka 2000. društva grupe Tirrenia bila su ovlaštena pružati usluge navedene u članku 9. Zakona br. 160/1989 uz primjenu uvjeta dogovorenih u petogodišnjem planu za razdoblje 1994.–1999., koji je bio na snazi 1999.

(100) Nakon poništenja Odluke iz 2005. talijanska tijela obavijestila su Komisiju da su, umjesto službenog donošenja petogodišnjih planova za razdoblja 2000.–2004. i 2005.–2008., provela *ad hoc* mjere racionalizacije kako bi se usluge bolje prilagodile potrebama lokalnih zajednica bez uvođenja znatnih promjena u sustav javnih usluga. Talijanska tijela pojasnila su da dugoročnije planiranje više nije bilo moguće zbog nedostatka sredstava u proračunu.

2.2.4. *Godišnja naknada*

2.2.4.1. Naknada ocijenjena na temelju Odluke iz 2005.

(101) Godišnja subvencija odgovarala je neto gubitku od pružanja usluga iz petogodišnjeg plana, uvećanom za promjenjivi iznos koji odgovara povratu uloženog kapitala. Neto operativni gubitak proizašao je iz prihoda ostvarenih tijekom predmetnog razdoblja i troškova nastalih pri prometovanju na linijama.

(102) U prvotnim konvencijama predviđeno je plaćanje godišnje subvencije za uravnoteženje na sljedeći način:

(a) isplata predujma u iznosu od 70 % iznosa subvencije odobrene u prethodnoj godini, koji se plaća u ožujku svake godine;

(b) druga isplata u lipnju svake godine, u iznosu od 20 % te subvencije;

(c) razlika između plaćenih iznosa te manjka između operativnih troškova i prihoda tijekom tekuće godine čini bilancu, koja se isplaćuje krajem godine. Ako je društvo primilo iznos veći od neto troška pruženih usluga (prihodi umanjeni za gubitke), moralo je vratiti razliku u roku od 15 dana od odobrenja bilance.

(103) Sljedeći elementi troška uzeti su u obzir za potrebe izračuna godišnje naknade: agencijske provizije/troškovi stjecanja, lučke pristojbe/tranzitni troškovi luke i drugi prometni troškovi, operativni troškovi, amortizacija, neto financijske naknade, administrativni troškovi i drugi troškovi. Ti elementi troška, kako su navedeni u prilogu prvotnim konvencijama, bili su jednaki za sva regionalna društva.

(104) Operativni troškovi uključivali su troškove posade, održavanja, osiguranja, goriva i mineralnih ulja. „Administrativni" element u suštini je uključivao troškove osoblja na kopnu i administrativnih prostora.

(105) Troškovi regionalnih društava (u milijunima ITL) i iznos subvencije isplaćene od 1992. do 2001. ([24]) u skladu s podacima koje su dostavila talijanska tijela navedeni su u nastavku ([25]).

Adriatica

Elementi troška	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Agencijske provizije itd.	9 750	11 940	12 432	13 915	14 224	13 949	16 307	16 376	12 702	17 451,6
Lučke pristojbe itd.	12 268	13 249	15 137	19 357	20 292	20 915	24 007	23 503	21 241	31 257,2
Operativni troškovi	64 942	66 079	78 385	83 169	90 140	97 448	96 426	83 486	80 622	100 151,6
Amortizacija	15 086	17 502	22 761	23 706	23 719	23 727	23 463	23 286	23 351	29 053,7
Neto financijski troškovi	4 626	- 125	11 185	9 483	4 963	- 3 031	- 8 050	- 12 440	- 11 453	- 4 172,7
Administracija	16 318	15 685	15 720	14 653	13 938	13 952	14 688	14 877	14 735	14 194,8
Ostali troškovi	4 028	- 139	2 913	2 051	2 819	7 371	8 968	2 021	- 3 942	- 4 116,5
Ukupni troškovi (A)	**127 018**	**124 191**	**158 533**	**166 334**	**170 095**	**174 331**	**175 809**	**151 109**	**137 256**	**183 819,8**
Prihodi od poslovanja (B)	64 772	79 716	80 324	95 114	95 422	94 995	114 210	126 403	109 786	155 616,1
Neto dobit (B – A)	**- 62 246**	**- 44 475**	**- 78 209**	**- 71 220**	**- 74 673**	**- 79 336**	**- 61 599**	**- 24 706**	**- 27 470**	**- 28 203,7**
Povrat uloženog kapitala	8 258	10 615	7 819	9 304	7 935	5 788	5 271	3 646	4 377	6 147,7
Iznos godišnje subvencije	**70 504**	**55 090**	**86 028**	**80 524**	**82 608**	**85 124**	**66 870**	**28 352**	**31 847**	**34 351,4**

Saremar

Elementi troška	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Agencijske provizije itd.	697	1 108	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624	1 233	1 786,4	1 405,8	1 319
Lučke pristojbe itd.	2 308	2 505	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508	2 096,4	2 250	2 265,4
Operativni troškovi	22 213	24 077	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112	29 883,9	23 914,8	20 094
Amortizacija	3 099	3 733	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352	3 400,4	3 369	3 559,1
Neto financijski troškovi	7	- 906	- 862,7	- 895	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011	- 2 933,8	- 313	119,5
Administracija	3 574	3 503	3 627,1	3 538	3 619,4	3 589,9	3 851	3 843,8	3 401	3 508,7
Ostali troškovi	1 621	1 918	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557	2 141,7	2 272	239,9
Ukupni troškovi (A)	**33 519**	**35 938**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Prihodi od poslovanja (B)	7 464	8 365	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744	12 425,6	12 652	13 456,1
Neto dobit (B – A)	**- 26 055**	**- 27 573**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Troškove za 2001. talijanska tijela dostavila su u tisućama EUR. Za potrebe tablica oni su pretvoreni u talijanske lire na temelju stope konverzije za euro koju je Vijeće Europske unije donijelo za 1. siječnja 1999., tj. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Podaci preuzeti iz studije društva PricewaterhouseCoopers pod naslovom *Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999*, dopunjeni podacima talijanskih tijela za 2000. i 2001. U studiji je preuzeta analitička računovodstvena dokumentacija društava grupe Tirrenia te se ocjenjuju operativni troškovi i prihodi za svaku liniju.

Elementi troška	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Povrat uloženog kapitala	1 342	2 641	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973	738,8	828	1 075,6
Iznos godišnje subvencije	**27 397**	**30 214**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831**	**28 532**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Elementi troška	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Agencijske provizije itd.	3 743	4 651	4 897	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687	2 433	3 660	1 808,7
Lučke pristojbe itd.	3 279	3 141	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513	4 596,3
Operativni troškovi	26 980	27 398	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875	34 539	36 411,1	31 448	30 796
Amortizacija	5 218	5 210	5 171,1	5 164,7	5 176	5 180,8	5 151	5 158,3	5 169	5 634,4
Neto financijski troškovi	- 264	- 2 273	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777	- 4 326,5	- 3 590	- 3 595,1
Administracija	3 535	3 107	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291	3 655,4	3 632	3 631,1
Ostali troškovi	1 020	3 673	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599	668,9	843	2 031,7
Ukupni troškovi (A)	**43 511**	**44 907**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801**	**47 840,1**	**45 675**	**44 903,1**
Prihodi od poslovanja (B)	27 406	30 750	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996	32 362	34 577	35 573,5
Neto dobit (B – A)	**- 16 105**	**- 14 157**	**- 14 937**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805**	**- 15 478,1**	**- 11 098**	**- 9 329,5**
Povrat uloženog kapitala	1 367	2 145	1 312,1	1 408	1 285	936,5	718	588,1	1 993	3 033,6
Iznos godišnje subvencije	**17 472**	**16 302**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523**	**16 066,2**	**13 091**	**12 363,1**

Siremar

Elementi troška	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Agencijske provizije itd.	3 180	3 786	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799	4 065,7	3 604,4
Lučke pristojbe itd.	5 545	5 338	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Operativni troškovi	56 391	55 740	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Amortizacija	10 174	11 203	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Neto financijski troškovi	- 1 415	- 5 007	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690	- 10 215,8	- 7 687	- 4 226,3	3 516,1
Administracija	4 462	4 064	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Ostali troškovi	1 206	721	2 855	2 329,1	2 896	3 505,6	9 652	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Ukupni troškovi	**79 543**	**75 845**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Prihodi od poslovanja (B)	26 903	30 444	32 845,7	33 847	32 724	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335	47 314,3
Neto dobit (B – A)	**- 52 640**	**- 45 401**	**- 45 704**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Povrat uloženog kapitala	2 874	5 334	3 336	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940	4 248,2
Iznos godišnje subvencije	**55 514**	**50 735**	**49 040**	**51 464,2**	**57 099**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Elementi troška	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Agencijske provizije itd.	2 154	2 673	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632	2 751	2 734,4	3 079	2 348,89
Lučke pristojbe itd.	4 528	4 349	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447	4 329	4 706,1	4 700	5 084,26
Operativni troškovi	43 883	47 402	48 865,1	52 137	53 544,6	56 343	57 042	59 544,8	50 765	50 419,89
Amortizacija	5 076	5 253	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740	5 382	6 263,9	6 574	6 767,84
Neto financijski troškovi	- 1 664	- 5 562	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335	- 3 024	- 3 973,2	- 2 422	- 2 218,77
Administracija	4 205	4 415	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121	5 885	5 036	4 628	5 514,30
Ostali troškovi	1 805	5 207	3 303,9	3 074	3 761,7	3 804	4 778	- 140	2 790	400,42
Ukupni troškovi	**59 987**	**63 737**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752**	**77 143**	**74 172**	**70 114**	**68 316,83**
Prihodi od poslovanja (B)	20 543	22 810	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420	31 920	30 896,5	32 594	33 378
Neto dobit (B – A)	**- 39 444**	**- 40 927**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332**	**- 45 223**	**- 43 275,5**	**- 37 520**	**- 34 938,83**
Povrat uloženog kapitala	26	1 538	1 690	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287	986,6	2 291	3 463,41
Iznos godišnje subvencije	**39 470**	**42 465**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658**	**44 848,9**	**46 510**	**44 262,1**	**39 811**	**38 402,24**

(106) Kad je riječ o povratu uloženog kapitala, apsolutni iznosi dostupni su za cijelo razdoblje (1992.–2001.). Osim toga, Italija je Komisiji dostavila stopu povrata uloženog kapitala prihvaćenu za razdoblje od 1998. do 2001., iz čega je vidljivo da se ona u tim godinama kretala u istom rasponu kao stope inflacije i kamatne stope, odnosno od 1,6 % do 8 %.

Godina	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) Osim toga, Italija je dostavila računovodstvenu dokumentaciju po linijama za svako društvo za razdoblje 1992.–2001. te pojasnila čimbenike koji su utjecali na razinu troškova, a time i na iznos naknade, za svako društvo.

(108) Konkretno, kad je riječ o društvu Adriatica, na međunarodnim linijama prema bivšoj Jugoslaviji i Albaniji iz godine u godinu zabilježene su znatne razlike u razini prometa zbog političke situacije u regiji. Velike razlike u iznosu godišnje subvencije (posljednji redak) talijanska tijela opravdala su promjenama u neto operativnim troškovima međunarodnih linija prema Albaniji i bivšoj Jugoslaviji, na kojima je prometovanje prekinuto zbog političke situacije na Balkanu. Osim toga, ukidanje linija prema Grčkoj 2000. dovelo je do smanjenja operativnih troškova. S druge strane, neto operativni troškovi i zahtjev u pogledu godišnje subvencije za linije za kabotažni prijevoz prema otočju Tremiti uglavnom su bili stabilni od 1992. do 2001.

(109) Kad je riječ o društvu Saremar, relativna stabilnost operativnih troškova od 1992. do 2001. proizlazi iz prirode usluga koje je to društvo pružalo – to su u suštini bile linije za kabotažni prijevoz između Sardinije i susjednih otoka, kojima se u prvom redu odgovaralo na potrebe lokalnih zajednica i stoga nisu podlijegale velikim

razlikama u ponudi i potražnji. Usluge koje je društvo pružalo uglavnom su ostale iste s obzirom na učestalost i vozne redove nakon stupanja prvotnih konvencija na snagu ([26]) te se gotovo uopće nisu mijenjale kroz godinu. To objašnjava relativno stabilnu razinu godišnje subvencije koju je primilo društvo Saremar.

(110) Društvo Toremar prometovalo je na lokalnim linijama prema Toskanskom otočju, na kojima su zabilježene neznatne razlike u ponudi i potražnji, a time i relativan nedostatak razlika u troškovima. Usluge koje je to javno poduzeće pružalo 2000. bile su s obzirom na učestalost i vozne redove jednake onima koje je pružalo 1992. ([27]) te se uglavnom nisu mijenjale tijekom godine, neovisno o sezonski uvjetovanim razlikama u potražnji. Razina godišnje subvencije tijekom godina bila je prilično stabilna.

(111) Usluge koje je pružalo društvo Siremar po svojoj su se prirodi smatrale sličnima uslugama društava Saremar i Toremar: ponuda je bila stabilna od stupanja na snagu ugovora o javnim uslugama te na nju gotovo uopće nisu utjecale sezonski uvjetovane razlike. Visoki operativni troškovi društva u odnosu na njegove prihode objašnjeni su brojem linija (18 redovnih linija) na kojima se prometovalo kako bi se ispunili zahtjevi stanovnika 14 otoka oko Sicilije u pogledu mobilnosti.

(112) Kad je riječ o društvu Caremar, usluge koje je pružalo uglavnom se nisu mijenjale od stupanja na snagu ugovora s državom ([28]). Povećanje operativnih troškova popraćeno je povećanjem prihoda od linija na kojima se prometovalo, što je omogućilo održavanje relativno stabilne razine godišnje subvencije.

2.2.4.2. Naknada nakon poništenja Odluke iz 2005.

(113) Nakon poništenja Odluke iz 2005. Italija je dopunila informacije o naknadi koju su regionalna društva primila u razdoblju 2002.–2008. Konkretno, dostavila je sljedeće informacije: i. troškove nastale pri prometovanju na linijama obuhvaćenima javnom uslugom; ii. neto gubitak od pružanja usluga; iii. apsolutne iznose povrata uloženog kapitala; iv. iznos godišnje subvencije odobrene društvima.

(114) Italija je na sastanku s Komisijom održanom u lipnju 2012. potvrdila i da se stavke troškova uzete u obzir pri izračunu naknade nisu promijenile od 1991.

(115) Dostavljeni su sljedeći podaci (u tisućama EUR):

Adriatica

Godina	(A) Ukupni troškovi	(B) Prihodi od poslovanja	(C) Neto dobit (B – A)	Povrat uloženog kapitala	Iznos godišnje subvencije
2002.	100 412	76 199	- 24 213	2 533	26 746
2003.	107 741	81 396	- 26 345	1 958	28 303
2004. ([1])	69 465	57 198	- 12 267	nije dostupno	nije dostupno
2005.	66 261	56 959	- 9 302	nije dostupno	nije dostupno
2006.	53 040	55 405	2 365	nije dostupno	nije dostupno
2007.	55 489	59 626	4 137	nije dostupno	nije dostupno
2008.	62 751	61 069	- 1 682	nije dostupno	nije dostupno

([1]) Budući da je odlukom od 18. ožujka 2004. društvo Tirrenia steklo postojeće poslovanje društva Adriatica, neki podaci nisu dostupni za društvo Adriatica od 2004. nadalje.

([26]) Društvo Saremar obavilo je 1992. ukupno 18 000 putovanja na četirima linijama na kojima prometuje. Broj putovanja 2000. iznosio je oko 20 000.

([27]) Društvo Toremar obavilo je 2000. ukupno 9 097 putovanja na svojoj mreži linija, u odnosu na 8 300 putovanja 1992.

([28]) Društvo Caremar obavilo je 12 872 putovanja na svojim linijama 2000. (1992. je broj putovanja iznosio 15 650.).

Saremar

Godina	(A) Ukupni troškovi	(B) Prihodi od poslovanja	(C) Neto dobit (B – A)	Povrat uloženog kapitala	Iznos godišnje subvencije
2002.	20 393	7 026	- 13 367	604	13 971
2003.	20 292	6 992	- 13 300	649	13 949
2004.	21 387	6 910	- 14 477	709	15 186
2005.	22 146	7 290	- 14 856	679	15 535
2006.	22 663	8 161	- 14 502	801	15 303
2007.	21 240	8 078	- 13 162	893	14 055
2008.	21 526	8 138	- 13 388	855	14 243

Toremar

Godina	(A) Ukupni troškovi	(B) Prihodi od poslovanja	(C) Neto dobit (B – A)	Povrat uloženog kapitala	Iznos godišnje subvencije
2002.	27 774	18 164	- 9 610	1 448	11 058
2003.	30 571	18 559	- 12 012	1 399	13 411
2004.	32 920	18 277	- 14 643	1 300	15 943
2005.	34 889	17 583	- 17 306	1 261	18 567
2006.	37 355	21 364	- 15 991	1 597	17 588
2007.	36 880	22 621	- 14 259	1 691	15 950
2008.	35 981	24 280	- 11 701	1 699	13 400

Siremar

Godina	(A) Ukupni troškovi	(B) Prihodi od poslovanja	(C) Neto dobit (B – A)	Povrat uloženog kapitala	Iznos godišnje subvencije
2002.	62 540	23 951	- 38 589	1 750	40 339
2003.	65 845	22 349	- 43 496	1 743	45 239
2004.	66 288	23 283	- 43 005	1 935	44 940,0
2005.	85 183	22 011	- 63 172	1 907	65 079
2006.	94 096	23 198	- 70 898	1 935	72 833
2007.	90 501	22 585	- 67 916	2 092	70 008,0
2008.	96 842	23 448	- 73 394	2 060	75 454

Caremar

Godina	(A) Ukupni troškovi	(B) Prihodi od poslovanja	(C) Neto dobit (B – A)	Povrat uloženog kapitala	Iznos godišnje subvencije
2002.	41 931	17 850	- 24 081	1 654	25 735
2003.	47 568	21 257	- 26 311	1 556	27 867
2004.	49 847	20 178	- 29 669	1 438	31 107
2005.	55 910	21 380	- 34 530	1 391	35 921
2006.	59 859	25 600	- 34 259	1 863	36 122
2007.	59 618	26 565	- 33 053	1 895	34 948
2008.	61 481	28 065	- 33 416	1 874	35 290

(116) Talijanska tijela navode da su promjene pojedinačnih elemenata troška regionalnih društava tijekom vremena uglavnom posljedica vanjskih čimbenika kao što su inflacija i promjene kamatnih stopa, koje utječu na cijene na tržištu, ali i na očekivanu stopu povrata uloženog kapitala. Za izračun te stope uzete su u obzir kamatne stope banaka i prosječne stope zaduživanja pomorskim zajmovima.

(117) Kad je riječ o stopi povrata uloženog kapitala, Italija je Komisiji dostavila prihvaćene stope za razdoblje 2002.–2003., no nije mogla dostaviti te stope za razdoblje 2004.–2008.

Godina	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) Italija je Komisiji dostavila i računovodstvenu dokumentaciju društva Tirrenia po linijama od 2004. radi utvrđivanja troškova nastalih za to društvo pri prometovanju na nacionalnim/međunarodnim linijama na kojima je prethodno prometovalo društvo Adriatica. Međutim, istaknuto je da bi te vrijednosti trebalo smatrati samo procjenom stvarnih troškova nastalih na svakoj liniji jer se određeni elementi troškova uzeti u obzir nisu mogli podijeliti po linijama.

(119) Na temelju tih informacija društvo Tirrenia zabilježilo je sljedeće rezultate (u EUR) na međunarodnim linijama na kojima je prethodno prometovalo društvo Adriatica:

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

2.2.5. *Ulaganja predviđena u petogodišnjim planovima i poslovnom planu*

(120) Osim linija na kojima će se prometovati i potrebne učestalosti, u petogodišnjim planovima utvrđena su i ulaganja koja su korisnici namjeravali provesti tijekom predmetnog razdoblja kako bi se zajamčila usluga prijevoza na tim linijama. U svojoj je istrazi Komisija posebno htjela utvrditi način na koji su troškovi nabave i amortizacije plovila uzeti u obzir za potrebe izračuna godišnje subvencije.

(121) Komisija je htjela provjeriti i jesu li dodatna ulaganja u regionalna društva bivše grupe Tirrenia planirana na temelju poslovnog plana koji je društvo Tirrenia donijelo u ožujku 1999. za razdoblje 1999.–2002. sadržavala ikakav element potpore. Glavni ciljevi poslovnog plana bili su sljedeći:

(a) omogućiti društvima da se nose s promijenjenim uvjetima koji su proizašli iz liberalizacije talijanskog tržišta kabotaže (1. siječnja 1999.) i pripremiti ih za to da 2008. istječu prvotne konvencije sklopljene s državom;

(b) smanjiti trošak usluga koje se pružaju u skladu s prethodno navedenim prvotnim konvencijama;

(c) poduprijeti razvoj grupe i na najbolji način iskoristiti dostupne resurse;

(d) stvoriti uvjete za privatizaciju društava.

(122) Poslovni plan uključivao je promjene potrebnih ulaganja u usluge obuhvaćene prvotnim konvencijama usmjerenih na stavljanje starih brodova izvan pogona, prijenos drugih plovila među društvima grupe te nova ulaganja u ukupnom iznosu od 700 milijardi ITL (oko 361,5 milijuna EUR) ([29]).

2.3. **Povlašteni porezni tretman**

(123) Uredbom sa zakonskom snagom br. 504 od 26. listopada 1995. uvedeni su određeni povlašteni porezni sustavi za mineralna ulja koja se upotrebljavaju kao gorivo za pomorski prijevoz. U skladu s člankom 63. stavkom 3. te uredbe smanjene su trošarine za maziva koja se upotrebljavaju na brodu.

(124) U odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome kako se ta porezna olakšica primjenjuje na plovila usidrena u talijanskim lukama u svrhu održavanja. Komisija se željela uvjeriti u to da se tom mjerom ne diskriminiraju drugi pomorski prijevoznici čiji su brodovi u istoj situaciji.

3. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

3.1. **Primjedbe dostavljene prije donošenja Odluke iz 2005.**

3.1.1. *Primjedbe društava grupe Tirrenia*

(125) Društva grupe Tirrenia dostavila su svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka dopisom od 22. studenoga 1999. Društva su prije svega osporavala kvalifikaciju naknade isplaćene na temelju prvotnih konvencija kao nove potpore, a time i opravdanost odluke o pokretanju službenog istražnog postupka. Tvrdila su, konkretno, da je Komisija davno prije bila obaviještena o postojanju mehanizama naknade za pružanje javne usluge te da nikad nije podnijela prigovor na njih. Tvrdila su i da je iznos godišnje naknade isplaćene javnim poduzećima bio strogo proporcionalan i ograničen na dodatni neto trošak obveza pružanja javne usluge. Stoga se smatralo da te isplate nisu ometale tržišno natjecanje s drugim prijevoznicima na tržištu.

(126) Istodobno su društva Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar Općem sudu podnijela tužbu za poništenje na temelju članka 263. stavka 4. UFEU-a (vidjeti i uvodnu izjavu 5.).

3.1.2. *Primjedbe privatnih prijevoznika*

(127) Komisija je primila primjedbe različitih privatnih prijevoznika koji se natječu na nekoliko linija na kojima prometuju društva Caremar, Saremar i Toremar. One se mogu sažeti na sljedeći način:

(a) društva grupe Tirrenia provodila su agresivnu poslovnu politiku na linijama na kojima je postojalo tržišno natjecanje s privatnim prijevoznicima, i to u obliku putovanja po dampinškim cijenama, popusta i sustava odgođenog plaćanja, što vjerojatno ne bi bilo moguće bez javnog financiranja;

([29]) Stopa konverzije: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

(b) obveze pružanja javne usluge nisu bile transparentne te bi mogućnost društava grupe Tirrenia da mijenjaju opseg tih obveza, posebno s obzirom na linije na kojima se prometuje te konkretne vozne redove i učestalosti, trebalo smatrati protivnom samoj prirodi obveza pružanja javne usluge;

(c) budući da su usluge pružali privatni prijevoznici na određenim linijama na kojima prometuju društva grupe Tirrenia, potreba za javnom uslugom činila se vrlo upitnom;

(d) mehanizmi financiranja ulaganja provedeni nakon 1995. ili predviđeni u poslovnom planu sadržavali su elemente potpore, među ostalim i s obzirom na povoljniji pristup društava grupe Tirrenia privatnom financiranju;

(e) na društva grupe Tirrenia primjenjivao se povlašteni porezni tretman za mineralna ulja koja se upotrebljavaju na njihovim plovilima kada pristaju u talijanskim lukama.

3.2. **Primjedbe dostavljene nakon poništenja Odluke iz 2005.**

(128) Nakon što je Opći sud poništio Odluku iz 2005., Komisija je pozvala zainteresirane strane u postupku da dostave svoje primjedbe o prethodno navedenom poništenju i njegovim posljedicama (vidjeti i odjeljak 1.3.).

(129) Komisija je primila primjedbe samo od korisnika mjera koje su predmet istražnog postupka. Oni su u suštini naveli da bi Komisija trebala razmotriti sve relevantne činjenične i pravne elemente, uključujući i dodatna obrazloženja koja su tužitelji dostavili u kontekstu sudskog postupka, te na temelju toga zaključiti da predmetne mjere:

(a) ne čine potporu; ili

(b) čine postojeću potporu s obzirom na to da je sustav javnih usluga pomorskog prijevoza u Italiji i. postojao prije stupanja na snagu Ugovora o EZ-u; ii. podlijegao prešutnom ili izričitom odobrenju Europske komisije ([30]); i iii. u svakom slučaju prethodio stupanju na snagu Uredbe o pomorskoj kabotaži.

4. **PRIMJEDBE TALIJANSKIH TIJELA**

4.1. **Primjedbe dostavljene prije donošenja Odluke iz 2005.**

4.1.1. *Subvencije isplaćene za obveze pružanja javne usluge*

(130) Dopisom od 29. rujna 1999. talijanska tijela dostavila su svoje primjedbe na odluku o pokretanju službenog istražnog postupka. Smatraju da je člankom 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži omogućeno da prvotne konvencije sklopljene sa svakim društvom grupe Tirrenia u cijelosti ostanu na snazi do njihova isteka krajem 2008. U skladu s tim, sustav obveza pružanja javne usluge koji proizlazi prvotnih konvencija nije se mogao dovesti u pitanje odlukom o pokretanju postupka.

(131) Talijanska tijela osporila su i kvalifikaciju potpore kao nove potpore u smislu članka 108. stavka 3. UFEU-a te mogućnost da je ta potpora mogla utjecati na trgovinu među državama članicama prije no što je talijansko tržište 1. siječnja 1999. otvoreno za kabotažu.

(132) Uz te općenite primjedbe talijanska tijela istaknula su da je prisutnost privatnih prijevoznika na linijama na kojima su prometovala društva grupe Tirrenia često bila nova i ograničena pojava koja je obuhvaćala mali broj linija i uglavnom se bilježila tijekom sezone. Nadalje, metodom izračuna godišnje naknade, koja se sastojala od oduzimanja dobiti ostvarene preko ljeta od gubitaka nastalih preko zime, iznos naknade ograničen je na strogi minimum.

(133) Stoga talijanska tijela smatraju da je naknada bila nužna i strogo proporcionalna s obzirom na obveze pružanja javne usluge, čija je definicija obuhvaćena diskrecijskim pravom države članice.

([30]) Talijanska tijela tvrdila su da je Komisija bila obaviještena o subvencijama za društva grupe Tirrenia davno prije pokretanja službenog istražnog postupka. Osim toga, Komisija je 1992. za administrativne potrebe predmet reklasificirala kao postojeći predmet pod brojem E 5/1992. Sve do 1995. u svoj korespondenciji između Komisije i Italije upućivalo se na spis pod oznakom „E”. Komisija je 1995. ponovno počela upućivati na oznaku „NN”.

(134) Kad je riječ o tome da je društvo Adriatica povrijedilo pravila tržišnog natjecanja na liniji između Italije i Grčke, talijanska tijela istaknula su da Komisijina odluka o povredi u to vrijeme nije bila konačna. Ustrajala su na tome da su ta dva postupka međusobno potpuno neovisna, da potpora ni u kojem slučaju nije upotrijebljena za financiranje protutržišnog ponašanja, da bi njezino proglašenje nespojivom bilo istovjetno dodatnoj sankciji te da bi njezin povrat ugrozio i društvo Adriatica i cjelokupni postupak privatizacije.

4.1.2. *Ulaganja predviđena u poslovnom planu*

(135) Talijanska tijela istaknula su da su ulaganja predviđena u poslovnom planu osmišljena radi smanjenja troška usluga uz istodobno zadržavanje visoke razine kvalitete. Tvrdila su i da metode financiranja planiranih ulaganja nisu sadržavale nikakav element potpore jer bi se navedena ulaganja dijelom financirala vlastitim sredstvima društava, a dijelom bankovnim zajmovima dogovorenima po uobičajenim tržišnim uvjetima.

4.1.3. *Povlašteni porezni tretman*

(136) Talijanska tijela dostavila su pojedinosti o pravnom okviru na kojem se temelji porezni tretman mineralnih ulja koja se upotrebljavaju kao gorivo za pomorski prijevoz. Iz informacija dostavljenih Komisiji vidljivo je da je općom odlukom od 2. ožujka 1996. donesenom u skladu s Uredbom sa zakonskom snagom br. 504/1995 povlašteni porezni tretman predviđen u Uredbi sa zakonskom snagom proširen na goriva i maziva koja upotrebljavaju sva plovila usidrena u ruci radi radova održavanja.

(137) Istodobno, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 5., Italija je Sudu podnijela žalbu protiv odluke o pokretanju postupka, odnosno dijela u kojem se propisuje obustava dodjele nezakonite potpore.

4.2. **Primjedbe dostavljene nakon poništenja Odluke iz 2005.**

(138) Komisija je u travnju 2010. od talijanskih tijela zatražila da dostave svoje primjedbe o tome što je Opći sud poništio Odluku iz 2005. i pojasne određene aspekte koji se odnose na međunarodne linije na kojima prometuju društva Adriatica i Saremar. Komisija je zatražila i detaljan opis mehanizma naknade za prometovanje na predmetnim linijama, uključujući sve naknadne izmjene metode izračuna naknade i povrata uloženog kapitala.

(139) Talijanska tijela ponovila su da bi predmetne mjere trebalo smatrati postojećom potporom, kako je već navedeno i dokazano u okviru službenog istražnog postupka. Tvrdila su da su kriteriji za dodjelu i način izračuna naknade za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge bili uređeni Uredbom 2081/1936, koja je kasnije stavljen izvan snage Zakonom 684/1974, i Uredbom 2082/1936. Naime, člankom 2. Uredbe 2081/1936 uspostavljene su linije od nacionalnog interesa, a člankom 6. utvrđeno je da će dodatne troškove koje društva snose pri prometovanju na predmetnim linijama nadoknaditi država na temelju ugovora s dvadesetogodišnjim trajanjem.

(140) Talijanska tijela tvrdila su da su zbog naknadnih izmjena zakonodavnog okvira kojim se uređuje sustav javnih usluga obveze pružanja javne usluge povjerene korisnicima s jedne strane samo postale strože, dok su s druge strane ažurirani mehanizmi za izračun naknade kako bi se ograničio javni doprinos.

(141) Naime, talijanska tijela istaknula su da je Zakonom 856/1986 uvedena godišnja subvencija za uravnoteženje kao razlika između prihoda i troškova nastalih pri pružanju usluge, na temelju objektivnih parametara, a ne povijesnih troškova, koja je uključuje razumnu stopu povrata. Talijanska tijela zaključila su da je ta novost u zakonodavnom okviru bila posebno relevantna jer je potaknula društva na učinkovitost.

(142) Talijanska tijela navode da bi se ista razmatranja primjenjivala u pogledu naknade isplaćene regionalnim društvima. Konkretno, talijanska tijela potvrdila su da su obveze pružanja javne usluge uvedene Zakonom 34/1953, kojim su utvrđena sljedeća četiri subvencionirana sektora:

(a) Toskansko otočje (Toremar);

(b) Kampanijski i Pontinski otoci (Caremar);

(c) Liparski otoci (Siremar);

(d) Egadski otoci, Pelagijski otoci, Ustica i Pantelleria (Siremar).

(143) Na linijama prema malim otocima oko Sardinije i prema Korzici navodno je prometovalo društvo Tirrenia na temelju Ministarske uredbe od 5. siječnja 1937., kojom su u trećem prometnom sektoru linija od nacionalnog interesa uvedene linije prema mjestima La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta i Portovesme. Na tim je linijama zapravo prometovalo društvo Saremar, koje je osnovano 1988. odvajanjem od društva Tirrenia.

(144) Talijanska tijela istaknula su i da je ista uredba sadržavala linije prema Grčkoj, Albaniji i otočju Tremiti iz sektora IV. linija od nacionalnog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 59.), na kojima je prometovalo društvo Adriatica.

(145) Na temelju toga talijanska tijela zaključila su da postoji dovoljno elemenata kontinuiteta između sustava javnih usluga na temelju Odluke iz 2005. i povijesnog regulatornog okvira pomorskih veza s otocima. S obzirom na prethodno navedeno talijanska tijela smatrala su da je sustav javnih usluga prethodio stupanju na snagu Ugovora o EZ-u i Uredbe o pomorskoj kabotaži.

5. **OCJENA**

5.1. **Naknade za pružanje javne usluge**

5.1.1. *Postojanje državne potpore*

(146) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(147) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo smatraju li se prijavljene mjere državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svi prethodno navedeni uvjeti moraju biti ispunjeni. Točnije, za financijsku potporu treba vrijediti sljedeće:

(a) dodijelila ju je država članica ili je dodijeljena putem državnih sredstava;

(b) njome se određeni poduzetnici ili proizvodnja određene robe stavljaju u povoljniji položaj;

(c) njome se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje;

(d) ona utječe na trgovinu među državama članicama.

(148) *Državna sredstva*: predmetne subvencije očito je dodijelila država putem državnih sredstava.

(149) *Gospodarska prednost*: kako bi zaključio nastaje li na temelju naknade za pružanje javne usluge prednost u smislu članka 107. UFEU-a, Sud je u svojoj presudi u predmetu Altmark ([31]) utvrdio sljedeće kriterije:

1. poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno određene („prvi kriterij iz presude Altmark”);

2. parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način („drugi kriterij iz presude Altmark”);

3. naknada ne smije premašivati iznos nužan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova koji proizlaze iz ispunjavanja obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjavanje tih obveza („treći kriterij iz presude Altmark”);

4. ako u konkretnom slučaju poduzetnik kojem su povjerene obveze pružanja javne usluge nije izabran na temelju postupka javne nabave koji bi omogućio izbor ponuditelja koji bi takve usluge mogao pružiti po najmanjem trošku za zajednicu, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza („četvrti kriterij iz presude Altmark”).

([31]) Presuda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Smatra se da je četvrti kriterij iz presude Altmark ispunjen ako su primatelji naknade odabrani na temelju natječajnog postupka koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi mogao usluge pružiti po najmanjem trošku ili, u suprotnom, ako je naknada izračunana upućivanjem na troškove učinkovitog poduzetnika.

(151) U ovom slučaju korisnici nisu odabrani na temelju postupka javne nabave. Osim toga, Italija nije dokazala da je razina naknade utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza.

(152) Budući da su kriteriji iz presude Altmark kumulativni, neispunjenost četvrtog kriterija dovoljna je da se utvrdi postojanje gospodarske prednosti dodijeljene regionalnim društvima bivše grupe Tirrenia.

(153) *Selektivnost*: predmetne su subvencije selektivne jer se odnose na određene poduzetnike koji pružaju usluge pomorskog prijevoza.

(154) *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu*: ako se potporom koju dodijeli država članica ojača položaj pojedinog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Unije, mora se smatrati da ta potpora utječe na tu trgovinu. Dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje. U ovom predmetu korisnici posluju u konkurenciji s drugim poduzetnicima koji pružaju usluge pomorskog prijevoza u Uniji, posebno od stupanja na snagu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4055/86 ([32]) i Uredbe o pomorskoj kabotaži, kojima se liberaliziralo tržište međunarodnog pomorskog prometa odnosno pomorske kabotaže. Stoga javna naknada koja se ispituje može utjecati na trgovinu u Uniji i narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu.

(155) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da naknada koju su talijanska tijela isplatila regionalnim društvima grupe Tirrenia za prometovanje na linijama za kabotažni prijevoz i međunarodnim linijama od 1992. do 2008. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.2. *Priroda predmetne potpore: postojeća ili nova potpora?*

(156) Nakon što je utvrdila da naknada koju su talijanska tijela isplatila regionalnim društvima grupe Tirrenia za prometovanje na linijama za kabotažni prijevoz i međunarodnim linijama od 1992. do 2008. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora ocijeniti je li riječ o postojećoj ili novoj potpori.

(157) U tu je svrhu potrebno napraviti razliku između linija za kabotažni prijevoz i međunarodnih linija.

5.1.2.1. Linije za kabotažni prijevoz

(158) Kad je riječ o prometovanju na linijama za kabotažni prijevoz, presudom Općeg suda iz 2009. dijelom je poništena Odluka iz 2005. jer je Komisija pogrešno primijenila članak 4. stavak 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži, u kojem se navodi da „[p]ostojeći ugovori o obavljanju javne usluge ostaju na snazi do ugovorenog datuma isteka”.

(159) U presudi iz 2009. Opći sud taj je članak protumačio kao uobičajenu odredbu o nastavku priznavanja ([33]) te zaključio da je naknada koja je „nužna” ([34]) za financiranje obveza pružanja javne usluge postojeća potpora na temelju članka 4. stavka 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži i kao takva ne podliježe ocjeni spojivosti.

([32]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja (SL L 378, 31.12.1986., str. 1.).

([33]) Tj. odredba kojom se zbog pravne stabilnosti određeni postojeći pravni odnosi na određeno razdoblje isključuju iz primjene novih pravila.

([34]) Točke od 147. do 148. presude iz 2009.

(160) Opći sud uputio je na točke od 60. do 66. presude Suda od 10. svibnja 2005. u predmetu C-400/99 ([35]), u kojoj je veliko vijeće pojasnilo sljedeće:

> „[…] člankom 4. stavkom 3. Uredbe br. 3577/92, […], predviđeno je da postojeći ugovori o obavljanju javne usluge na dan 1. siječnja 1993. ostaju na snazi do datuma isteka. Ugovori te vrste po svojoj prirodi sadržavaju financijske odredbe potrebne da bi se zajamčile obveze pružanja javne usluge koje su njima predviđene. S obzirom na to da se tekst članka 4. stavka 3. Uredbe br. 3577/92 odnosi na nastavak primjene predmetnih ugovora, bez ograničenja područja primjene te odredbe na određene aspekte tih ugovora, financijske odredbe potrebne da bi se zajamčile u njima navedene obveze pružanja javne usluge obuhvaćene su navedenim člankom 4. stavkom 3. Komisija stoga pogrešno tvrdi da se tom odredbom samo dopušta mogućnost održavanja isključivih ili posebnih prava koja proizlaze iz tih ugovora. Nadalje, u pobijanoj odluci Komisija nije zauzela tako ograničavajuće stajalište jer je u njoj priznala da su, u granicama financiranja dodatnih troškova obveza pružanja javne usluge, mehanizmi financiranja predmetnih ugovora obuhvaćeni člankom 4. stavkom 3. Uredbe br. 3577/92 (točka 64.)";

i da

> „[…] svaka potpora koja premašuje ono što je nužno za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge predviđenih u predmetnim ugovorima ne može biti obuhvaćena područjem primjene članka 4. stavka 3. Uredbe br. 3577/92 upravo zato što nije potrebna za stabilnost, a time ni za održavanje, tih ugovora. Stoga se na temelju te odredbe ne mogu smatrati postojećom potporom (točka 65.)".

(161) Kako bi utvrdila smatra li se neka mjera novom ili postojećom potporom na temelju članka 4. stavka 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži, Komisija treba protumačiti opseg potpore koja je „nužna za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge predviđenih u postojećim ugovorima o javnim uslugama na dan 1. siječnja 1993." u smislu prethodno navedene presude. Komisija razumije da opseg takvog testa nužnosti mora biti širi od testa proporcionalnosti koji Komisija provodi kad ocjenjuje spojivost neke mjere potpore na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a. Da dva testa imaju isti opseg, nova potpora koja nije u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži nikada se ne bi mogla proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a jer automatski ne bi bila proporcionalna u smislu potonje odredbe. Stoga Komisija razumije da je Sud, smatrajući svaku potporu koja je „nužna za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge predviđenih u postojećim ugovorima o javnim uslugama na dan 1. siječnja 1993.", tim pojmom obuhvatio svaku naknadu koja je izravno povezana s obvezama pružanja javne usluge predviđenima u javnom ugovoru. Takva izravna poveznica postoji, na primjer, kad se u ugovoru utvrđuje iznos naknade ili metodologija njezina izračuna ili, u svakom slučaju, kada je jasno da se ugovor o javnim uslugama ne bi sklopio da nije bilo naknade.

(162) Stoga će Komisija novom potporom smatrati samo naknadu za prometovanje na linijama za kabotažni prijevoz koja nema pravnu osnovu u javnim ugovorima koji su se primjenjivali na dan stupanja na snagu Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(163) U ovom su slučaju prvotne konvencije sklopljene u srpnju 1991., prije stupanja na snagu Uredbe o pomorskoj kabotaži, te je postojala izravna poveznica između naknade i u njima predviđenih obveza pružanja javne usluge.

(164) Svrha godišnje subvencije utvrđene u prvotnim konvencijama bila je regionalnim društvima omogućiti pokrivanje gubitaka nastalih zbog manjka između njihovih operativnih troškova i prihoda. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 103., elementi troška relevantni za naknadu, kako su detaljno navedeni u članku 5. prvotnih konvencija, bili su sljedeći: troškovi stjecanja, oglašavanja i smještaja, troškovi utovara, istovara i rukovanja, troškovi administrativnog osoblja na kopnu, troškovi održavanja brodova, administrativni troškovi, troškovi osiguranja, troškovi najma i zakupa, gorivo, porezi i troškovi amortizacije. Svi ti elementi troška odnosili su se na pružanje javnih usluga i definirala su ih javna tijela, što znači da društva nisu imala slobodu odlučivanja.

(165) Osim toga, prvotne konvencije sklopljene između Italije i svakog od pet regionalnih društava bile su istovjetne prvotnoj konvenciji koju su sklopili Italija i društvo Tirrenia (vidjeti uvodnu izjavu 94.) te su u njima uzeti u obzir isti elementi troška. U svojoj odluci iz 2001. o društvu Tirrenia Komisija je potvrdila da su ti elementi troška strogo nužni za pružanje javnih usluga jer odgovaraju fiksnim i varijabilnim troškovima koji su izravno povezani s

([35]) Presuda od 10. svibnja 2005., *Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

pružanjem usluga koje javna tijela smatraju uslugama od općeg interesa i koje su, kao takve, obuhvaćene prvotnom konvencijom ([36]). Komisija je posebno s obzirom na amortizaciju brodova smatrala da se naknada može smatrati nužnom za pružanje tih usluga ako se predmetni brodovi upotrebljavaju isključivo za usluge obuhvaćene prvotnim konvencijama ([37]). Prethodna razmatranja primjenjuju se *mutatis mutandis* na regionalna društva.

(166) Kad je riječ o izravnoj poveznici između naknade i linija za kabotažni prijevoz na kojima prometuju regionalna društva na temelju prvotnih konvencija, Komisija zaključuje da je navedena naknada bila nužna za pokrivanje dodatnih troškova obveza pružanja javne usluge predviđenih u prvotnim konvencijama.

(167) Prethodni zaključak ne bi se promijenio čak ni kad bi se Komisiju pozvalo da provjeri je li godišnja naknada isplaćena regionalnim društvima bila minimalna naknada potrebna za pružanje javne usluge. Iz analize i. mehanizma izračuna naknade; ii. prihoda društva; i iii. dodatnih troškova nastalih pri prometovanju na linijama za kabotažni prijevoz na temelju prvotnih konvencija proizlazi da je naknada isplaćena tim društvima na temelju prvotnih konvencija bila strogo proporcionalna dodatnom trošku povezanom s obvezom pružanja javne usluge povjerenom korisnicima.

(168) Prvo, razina godišnje naknade izračunana je uzimajući u obzir operativnu dobit koju je svako regionalno društvo zabilježilo na linijama obuhvaćenima prvotnim konvencijama i koja je oduzeta od gubitaka ostvarenih na linijama u cjelini (članak 3. prvotnih konvencija). Ta metoda izračuna, u okviru koje je predviđeno da će se zbog dobiti ostvarene tijekom sezone umanjiti gubici nastali izvan sezone, služila je ograničavanju iznosa subvencije isplaćene javnim poduzećima, pa je razina godišnje naknade koja iz toga proizlazi bila općenito manja no što bi bila da su se nastali gubici samo zbrojili za svaku liniju.

(169) Drugo, prihodi društva podlijegali su dvostrukom ograničenju s obzirom na cijene karata, odnosno povlaštenim cijenama karata za određene socijalne kategorije i potrebi da društvo dobije odobrenje javnih tijela za svaku promjenu cijena karata. Iz informacija koje su dostavila talijanska tijela vidljivo je da regionalna društva nisu mogla slobodno prilagođavati svoje cijene karata, posebno kako bi se uzele u obzir promjene u operativnim troškovima ([38]). U Odluci iz 2001. Komisija je već priznala da se to dvostruko ograničenje, koje je dovelo do znatnog smanjenja prihoda društava i utjecalo na razinu godišnje naknade, ne bi trebalo smatrati agresivnom poslovnom politikom koja je obilježena neumjerenim cijenama.

(170) Treće, talijanska tijela dostavila su Komisiji informacije o troškovima nastalima za regionalna društva od 1992. do 2008. pri prometovanju na linijama obuhvaćenima javnom uslugom. Točnije, kad je riječ o pružanju javne usluge u razdoblju od 1992. do 2008., Italija je dostavila sljedeće:

— ukupne troškove, prihode od poslovanja i povrat uloženog kapitala koje su sva regionalna društva zabilježila ([39]) u razdoblju 1992.–2008. te odgovarajući iznos godišnje subvencije;

— računovodstvenu dokumentaciju po linijama za svako društvo za razdoblje 1992.–2001. i 2004.–2008.;

— stopu povrata uloženog kapitala odobrenu društvu Adriatica za razdoblje 1999.–2003., društvu Saremar za 1998. i za razdoblje 2000.–2003. te društvima Toremar, Siremar i Caremar za razdoblje 1998.–2003. (u rasponu od 1,6 % do 12,2 %).

(171) Iz dostavljenih podataka (vidjeti tablice u uvodnoj izjavi 115.) vidljivo je da troškovi od 2002. do 2008. uglavnom nisu premašivali prosječne troškove nastale pri prometovanju na linijama u referentnom razdoblju koje se ocjenjuje u Odluci iz 2005. (1992.–2001.).

([36]) Vidjeti uvodnu izjavu 33. Odluke iz 2001.

([37]) *Ibidem*.

([38]) U skladu s člankom 12. Zakona 856/1986 država je svake godine određivala tarife za prijevoz putnika i tereta. Predmetna društva mogla su državi predložiti promjene cijena karata koje smatraju potrebnima. Ti su prijedlozi bili predmet međuministarskog savjetovanja.

([39]) Kad je riječ o društvu Adriatica, za razdoblje 2004.–2008. (kad je to društvo preuzelo društvo Tirrenia) talijanska tijela dostavila su ukupne troškove i prihode od poslovanja koje je zabilježilo društvo Tirrenia (na nekadašnjim linijama društva Adriatica).

(172) Kad je riječ o povratu uloženog kapitala, različiti elementi uloženog kapitala detaljno su navedeni u prvotnim konvencijama, a stope povrata utvrđene su s obzirom na tržišne stope kako bi odražavale odgovarajući povrat za svaki element. Unatoč nedostatku podataka o stopi povrata uloženog kapitala odobrenoj društvima u razdoblju 2004.–2008., Komisija navodi da se, uz neznatne iznimke, stopa povrata uloženog kapitala dosljedno povećavala od 2001. do 2003. (vidjeti tablice u uvodnim izjavama 106. i 117.). Zbog tog kretanja, u kombinaciji s ukupnom stabilnošću apsolutnih iznosa povrata uloženog kapitala u razdoblju 2001.–2008. (vidjeti tablice u uvodnim izjavama 105. i 115.) ([40]), može se razumno pretpostaviti da je naknada plaćena društvima za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge bila proporcionalna tijekom cijelog trajanja prvotnih konvencija. S obzirom na prethodno navedeno Komisija ostaje pri svojoj ocjeni iz Odluke iz 2005. da je stopa povrata korisnicima utvrđena na razumnu razinu.

(173) Uzimajući u obzir izravnu poveznicu između plaćene naknade i obveza pružanja javne usluge sadržanih u prvotnim konvencijama te, *ad abundantiam*, proporcionalnost naknade, Komisija zaključuje da naknada isplaćena u pogledu linija za kabotažni prijevoz do 2008. čini postojeću potporu u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(174) Budući da naknada za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge na linijama za kabotažni prijevoz čini postojeću potporu i Opći sud u cijelosti je poništio Odluku iz 2005., uključujući u njoj propisane uvjete u pogledu prometovanja društva Caremar na linijama za kabotažni prijevoz, Komisija ne mora dalje ocjenjivati je li korisnik u konačnici poštovao te uvjete pri provedbi Odluke iz 2005. ni jesu li oni uopće bili potrebni. Naknada za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge na linijama za kabotažni prijevoz čini postojeću potporu, ali ona više nije na snazi. Stoga nema smisla da Komisija Italiji predloži odgovarajuće mjere u skladu s člankom 108. stavkom 1. UFEU-a jer bi se tim mjerama samo mogla izmijeniti mjera potpore u budućnosti. Iz navedenog proizlazi da nema smisla da Komisija ispituje spojivost te postojeće potpore koja više nije na snazi.

5.1.2.2. Međunarodne linije

(175) Pružanje usluga prijevoza na međunarodnim pomorskim vezama obuhvaćeno je područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 4055/86, koja ne sadržava nikakvu odredbu o nastavku priznavanja kao što je članak 4. stavak 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(176) U skladu s člankom 1. stavkom 1. točkom (b) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([41]) („nova postupovna uredba”) postojeća potpora znači „[…], svaka potpora koja je postojala prije stupanja na snagu UFEU-a u odgovarajućim državama članicama, odnosno programi potpore i pojedinačna potpora čija je primjena započela prije te se nastavila i nakon stupanja Ugovora na snagu”.

(177) U članku 4. stavku 1. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([42]) („Provedbena uredba”) izmjena postojeće potpore definirana je kao „svak[a] promjen[a], osim promjene čisto formalne ili administrativne prirode koja ne može utjecati na ocjenu dopuštenosti i usklađenosti mjere potpore sa zajedničkim tržištem. Međutim, povećanje početnog iznosa zatečenog programa potpore koje ne premašuje 20 %, ne smatra se izmjenom zatečene potpore.”

([40]) Apsolutni iznosi povrata uloženog kapitala 2001. i 2008. bili su sljedeći: Saremar −555 500 EUR 2001. i 855 000 EUR 2008.; Toremar −1 566 700 EUR 2001. i 1 699 000 EUR 2008.; Siremar −2 194 000 EUR 2001. i 2 060 000 EUR 2008.; Caremar −1 739 700 EUR 2001. i 1 874 000 EUR 2008.. Za društvo Adriatica dostupni su samo podaci do 2004., odnosno dok ga nije preuzelo društvo Tirrenia.

([41]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015.o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.), koja od 14. listopada 2015. zamjenjuje Postupovnu uredbu.

([42]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) 2015/2282.

(178) U skladu s ustaljenom sudskom praksom ([43]) ne bi za svaku izmjenu postojeće potpore trebalo smatrati da se njome postojeća potpora pretvara u novu potporu; tek kad izmjena utječe na samu bit izvorne potpore, ta se potpora pretvara u novu potporu. Ocjena se mora provesti uzimajući u obzir odredbe kojima se uređuju potpora, načini njezine provedbe i njezina ograničenja ([44]). Međutim, produljenje mjere potpore čini novu potporu ([45]).

(179) Kao što je Opći sud podsjetio u presudi iz 2009., izmjene se ne odnose na bit ako se njima ne mijenja zakonodavstvo na temelju kojeg je potpora utvrđena s obzirom na prirodu prednosti ili bit djelatnosti na koju se prednost primjenjuje ([46]).

Izmjene sustava javnih usluga

(180) Od pet regionalnih društava tadašnje grupe Tirrenia, samo su društva Adriatica i Saremar prometovali na međunarodnim linijama na temelju prvotnih konvencija.

(181) Komisija mora ocijeniti čine li naknade isplaćene tim društvima za pružanje usluga međunarodnog pomorskog prijevoza novu ili postojeću potporu u smislu članka 1. nove postupovne uredbe. U tu svrhu Komisija mora provjeriti jesu li od stupanja Ugovora na snagu na mjeru potpore utjecale bitne izmjene s obzirom na prirodu prednosti, cilj koji se nastoji ostvariti, korisnika ili izvor financiranja. Te bi izmjene podrazumijevale novu potporu.

(182) Komisija navodi da je financiranje obveza pružanja javne usluge povezanih s međunarodnim linijama znatno izmijenjeno s obzirom na nekoliko aspekata navedenih u nastavku.

(a) Subjekti koji primaju potporu

(183) Uredbama iz 1936. četirima društvima (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, i Adriatica) povjerene su obveze pružanja javne usluge s obzirom na linije od nacionalnog interesa, koje su obuhvaćale i nacionalne i međunarodne linije za prijevoz putnika i tereta. U tim je uredbama naveden iscrpan popis društava kojima je povjereno prometovanje na linijama od nacionalnog interesa. Tek su kasnije osnovana regionalna društva kojima je povjereno pružanje usluga prijevoza pošte i komercijalnih usluga isključivo na lokalnoj razini, odnosno društva Caremar, Toremar i Siremar na temelju Zakona br. 169/1975 te društvo Saremar na temelju Zakona 856/1986, nakon stavljanja izvan snage Uredbe 2081/1936 (vidjeti uvodne izjave od 83. do 88.).

(b) Linije

(184) Većina međunarodnih linija koje su predmet ove ocjene uvedena je na temelju sustava javnih usluga nakon stupanja na snagu Ugovora o EZ-u.

(185) Kad je riječ o društvu Adriatica, u uredbama iz 1936. izričito je propisano samo prometovanje na liniji Bari/Drač. Međutim, to je bila samo linija za prijevoz putnika, dok je linija Bari/Drač koja je predmet ove ocjene linija za mješoviti prijevoz (putnika i tereta).

(186) Nijedna linija iz talijanskih luka Ancone ili Barija prema Baru (Crna Gora) ili Splitu (Hrvatska) nije utvrđena uredbama iz 1936. Talijanska tijela navode da je društvo Adriatica 1978. počelo prometovati na liniji Ancona/Split, a 1997. na liniji Ancona/Bar.

(187) Linija Trst/Drač uvedena je 1983. radi razvoja trgovinskih odnosa između Albanije i zemalja zapadne Europe. Na popisu linija donesenom na temelju uredbi iz 1936. nije bilo linije iz Trsta prema Albaniji.

([43]) Vidjeti presudu od 9. kolovoza 1994., *Namur-Les Assurances du Crédit SA protiv Office National du Ducroire i Belgije*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, točke 13. i 16., i presudu od 30. travnja 2002., *Gibraltar protiv Komisije*, spojeni predmeti T-195/01 i T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, točku 111.

([44]) Presuda od 9. kolovoza 1994., *Namur-Les Assurances du Crédit SA protiv Office National du Ducroire i Belgije*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, točka 28., i presuda od 16. prosinca 2010., *Nizozemska protiv Komisije*, spojeni predmeti T-231/06 i T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, točka 180. Vidjeti i presudu Suda EFTA-e od 22. kolovoza 2011., *Konkurrenten.no protiv Nadzornog tijela EFTA-e*, E-14/10, točku 57.

([45]) Vidjeti i presudu od 25. ožujka 2009., *Alcoa Trasformazioni protiv Komisije*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, točku 132.; presudu od 11. lipnja 2009., *Italija protiv Komisije*, presuda, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, točke od 99. do 101.; presudu od 20. rujna 2011., *Regione autonoma della Sardegna i drugi protiv Komisije*, spojeni predmeti T-394/08, T-408/08, T-453/08 i T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, točke od 176. do 179.; presudu od 22. ožujka 2012., *Talijanska Republika protiv Europske komisije*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, točke od 30. do 31.

([46]) Točke 123. i 124. Presude iz 2009.

(188) Isto vrijedi za liniju Brindisi/Krf/Igumenica/Patras. Talijanska tijela nisu mogla Komisiji dostaviti dokumente kojima se jasno dokazuje kada je uspostavljena linija Brindisi/Krf/Igumenica/Patras. Italija tvrdi da je linija Brindisi/Krf/Igumenica/Patras obuhvaćena područjem primjene uredbi iz 1936. s obzirom na to da je u to vrijeme među linijama od nacionalnog interesa iz sektora IV. utvrđenog u Uredbi 2081/1936 (koji obuhvaća linije prema Grčkoj, Albaniji i otočju Tremiti) postojala jedna posebna linija prema Grčkoj. Komisija ne može prihvatiti tvrdnju talijanskih tijela. Na popisu linija donesenom na temelju uredbi iz 1936. nije bilo posebne linije iz Brindisija. U skladu s dopisom talijanskih tijela od 29. listopada 2002. liniju Brindisi/Krf/Igumenica/Patras tek je 1978. uvelo društvo Adriatica. U istom su dopisu talijanska tijela pojasnila da društvo Adriatica nikad na temelju sustava javnih usluga nije prometovalo na liniji Bari-Grčka, već na liniji iz Grčke prema Brindisiju. Stoga su talijanska tijela te dvije linije smatrala zasebnim mjerodavnim tržištima.

(189) Kad je riječ o društvu Saremar, popis linija od nacionalnog interesa utvrđen uredbama iz 1936. sadržavao je liniju za putnički prijevoz između Sardinije i Korzike (La Maddalena/Palau/Bonifacio), na kojoj je izvorno prometovalo društvo Tirrenia. S druge strane, linija na kojoj je društvo Saremar kasnije prometovalo u skladu sa Zakonom 856/1986 bila je linija za mješoviti prijevoz (putnika i tereta). Linija Santa Teresa di Gallura/Bonifacio, koja se ocjenjuje u ovoj Odluci, nije bila uvrštena u popis linija od nacionalnog interesa.

(190) Uz prethodno navedeno, Komisija navodi da nakon 1989. linije na kojima će se prometovati više nisu bile utvrđene u zakonu jer su ih, u skladu sa Zakonom 160/1989, trebala odrediti javna tijela na temelju tehničkih prijedloga koje su podnijela društva.

(c) Trajanje programa financiranja

(191) Kako je već prethodno navedeno, u uredbama iz 1936. predviđeno je povjeravanje prometovanja na određenim linijama od nacionalnog interesa četirima novoosnovanim društvima (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) na razdoblje od 20 godina te mogućnost da se prijevoznicima tijekom tog razdoblja odobri subvencija na temelju ugovora o javnim uslugama.

(192) U uredbama iz 1936. nije predviđena mogućnost produljenja tih ugovora o javnim uslugama ni isplate naknade prijevoznicima za pružanje predmetnih usluga nakon prvotnog razdoblja od 20 godina. Ti su ugovori istekli 31. prosinca 1956. te su produljeni nekoliko puta do stupanja na snagu Zakona 600/1962.

(193) Zakonom 600/1962 predviđeno je sklapanje novih ugovora o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem; navedene su linije od nacionalnog interesa na kojima će se prometovati i naknade koje će se svakom društvu isplaćivati za prometovanje na linijama.

(194) Zakonom 684/1974 uvedeno je drukčije trajanje ovisno o vrsti usluge o kojoj je riječ: linije za prijevoz tereta mogle su se financirati tijekom razdoblja od najviše pet godina, dok su se linije za prijevoz putnika mogle financirati tijekom razdoblja od najviše tri godine (samo se za linije prema talijanskim otocima mogla isplaćivati naknada tijekom dodatnog dvadesetogodišnjeg razdoblja, no to se nije odnosilo na međunarodne linije).

(195) Zakonom 856/1986 dodatno su izmijenjene značajke sustava javnih usluga. Člankom 13. stavkom 4. Zakona 856/1986 pravila iz članaka 8. i 9. Zakona 684/1974 te naknadne izmjene postali su primjenjivi na linije za mješoviti prijevoz između zapadne i istočne obale srednjeg i donjeg Jadrana te između Jonskog mora i istočnog dijela Sredozemnog mora, koje su postojale 1. siječnja 1986. i na kojima je prometovalo društvo Adriatica. Zbog toga je društvo Adriatica moglo primati naknadu za prometovanje na međunarodnim linijama na temelju ugovora o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem. U zakonu nisu pojašnjena pravila koja se primjenjuju na međunarodnu liniju na kojoj prometuje društvo Saremar. Međutim, Komisija navodi da se u prvotnoj konvenciji prometovanje na toj liniji smatralo kabotažom te je predviđeno njezino financiranje tijekom razdoblja od 20 godina, jednako kao za sve ostale javne linije za kabotažni prijevoz povjerene društvu Saremar.

(196) U Zakonu 856/1986 pojašnjeno je da bi linije za prijevoz tereta koje ostvaruju gubitke mogle dobivati javnu financijsku potporu samo na razdoblje od pet godina (počevši od 1. siječnja 1985. ili od nabave novog broda).

(d) Raspodjela proračunskih sredstava

(197) Kao što je prethodno navedeno, u uredbama iz 1936. nije utvrđen okvirni proračun programa financiranja.

(198) S druge strane, u članku 6. Zakona 600/1962 predviđena je okvirna raspodjela proračunskih sredstava, uz primjenu određenih prilagodbi u skladu s njegovim člancima 7. i 8.

(199) U kasnijim zakonima nije predviđena okvirna raspodjela proračunskih sredstava za različite programe financiranja koji su njima obuhvaćeni.

(e) Izračun naknade

(200) Sustav za izračun subvencija revidiran je nekoliko puta. Konkretno, iz naknade izračunane na temelju očekivanih troškova i prihoda dogovorenih u ugovorima o javnim uslugama koji podliježu reviziji svake četiri godine (uredbe iz 1936.) subvencija se razvila u fiksni doprinos na koji se primjenjuju ograničene prilagodbe u skladu s člancima 7. i 8. Zakona br. 600/1962 kako bi se društvima dao poticaj za učinkovitost.

(201) Nakon toga je Zakonom 684/1974, kako je proveden Uredbom 501/1979, uvedena razlika između linija za prijevoz tereta (članak 4.), linija za prijevoz putnika (članak 6.) te veza s velikim i malim talijanskim otocima (članak 8.). Na temelju toga:

— kad je riječ o vezama s talijanskim otocima, iznos javne naknade utvrđen u ugovorima o javnim uslugama s dvadesetogodišnjim trajanjem mogao je podlijegati godišnjoj reviziji ako je u najmanje jednom od elemenata troška uzetih u obzir za njegov izračun zabilježena promjena veća od 5 % u odnosu na prethodnu godinu;

— kad je riječ o linijama za prijevoz putnika, društva Italia, Lloyd Triestino, Adriatica i Tirrenia mogla su na temelju godišnjih konvencija primati naknadu za usluge pomorskog prijevoza koje su pružala tijekom trogodišnjeg razdoblja dopuštenog za prekid djelatnosti. Godišnje naknade trebale su se utvrditi na temelju očekivanih troškova i prihoda te biti usmjerene na osiguravanje gospodarske ravnoteže društava. U tu se svrhu naknada mogla revidirati krajem godine;

— kad je riječ o linijama za prijevoz tereta, društva tadašnje grupe Finmare koja su ili pokretala nove linije za pomorski prijevoz ili prometovala na postojećim linijama mogla su, na razdoblje od najviše pet godina, dobiti javnu naknadu kojom bi se osigurala gospodarska ravnoteža društava. U tu se svrhu naknada trebala revidirati do 30. lipnja svake godine. Naknada za prometovanje na postojećim linijama mogla se dodijeliti samo na temelju godišnjih konvencija.

(202) Ukratko, kad je riječ o linijama za prijevoz tereta i putnika, u Zakonu 684/1974 i Uredbi 501/1979 nisu utvrđeni ni mehanizam za poticanje učinkovitosti ni mogućnost da se prijevozniku odobri razumna dobit od pruženih javnih usluga. Nadalje, Zakonom 684/1974, kako je proveden Uredbom 501/1979, prvi je put uvedena razlika između linija za prijevoz tereta i linija za prijevoz putnika te je uspostavljen drukčiji mehanizam naknade za te dvije vrste usluga. U navedenom zakonodavnom aktu nije pojašnjeno koji bi se mehanizam primjenjivao na linije za mješoviti prijevoz (tereta i putnika).

(203) Zakonom 856/1986 dodatno je izmijenjen mehanizam naknade. Kad je riječ o linijama za prijevoz tereta ključnima za nacionalno gospodarstvo, člankom 2. predviđena je dodjela početne subvencije u trajanju od najviše pet godina (od 1. siječnja 1985.). Kad je riječ o linijama za mješoviti prijevoz između zapadne i istočne obale srednjeg i južnog Jadrana te između Jonskog mora i istočnog dijela Sredozemnog mora koje su postojale 1. siječnja 1986. i na kojima je prometovalo društvo Adriatica, u skladu s člancima 11. i 13. Zakona 856/1986 subvenciju za uravnoteženje trebalo je izračunati na temelju razlike između prihoda i troškova nastalih u okviru pružanja usluge, s pomoću prosječnih i objektivnih parametara, te je ona morala sadržavati razuman povrat uloženog kapitala. Ugovori o javnim uslugama trebali su sadržavati pojedinosti o elementima koje treba uzeti u obzir pri izračunu subvencije, zajedno s cjelovitim popisom subvencioniranih linija, brodova koji će se upotrebljavati i učestalosti. Subvencije su trebali odobriti ministri trgovačke mornarice, državnih udjela i riznice.

(204) U Zakonu 856/1986 nije pojašnjeno koji bi se mehanizam naknade primjenjivo na liniju između Sardinije i Korzike koju je društvo Tirrenia prenijelo na društvo Saremar. Međutim, u prvotnoj konvenciji ta se linija smatrala linijom za kabotažni prijevoz te je njezino financiranje predviđeno u skladu s istim pravilima.

(205) Konačno, u članku 9. stavku 1. Uredbe sa zakonskom snagom 77/1989 propisano je da će od 1. siječnja 1990. linije koje se smatraju ključnima za osiguranje usluga prijevoza putnika i tereta i koje će država utvrditi na temelju prijedloga zainteresiranih društava primiti subvenciju za uravnoteženje. Kad je riječ o vezama prema otocima, iznos subvencije za uravnoteženje morao se utvrditi u ugovorima o javnim uslugama u odnosu na tarife koje nacionalni željeznički prijevoznik primjenjuje za istovjetne usluge i udaljenosti.

(f) Povlačenje prethodnih ugovora o javnim uslugama i stavljanje zakonodavstva izvan snage

(206) Svi ugovori o javnim uslugama o prijevozu putnika i tereta potpisani na temelju uredbi iz 1936. ([47]) povučeni su 1962. i zamijenjeni novim ugovorima na temelju novog pravnog okvira.

Zaključak o naknadi isplaćenoj za međunarodne linije

(207) Komisija ne može prihvatiti tvrdnju talijanskih tijela da bi subvencije isplaćene društvima Adriatica i Saremar za prometovanje na međunarodnim linijama trebalo smatrati postojećom potporom na temelju toga što je sustav javnih usluga prethodio stupanju na snagu Ugovora o EZ-u i Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(208) Upućivanje na Uredbu o pomorskoj kabotaži nije relevantno jer se ta uredba ne odnosi na međunarodne linije.

(209) Nadalje, s obzirom na prethodno navedene elemente (uvodne izjave od 180. do 206.) Komisija smatra da su u izvorni program potpore uvedene znatne izmjene koje su utjecale na njegovu prirodu, zbog čega je postao potpuno novi program potpore. Te izmjene odnose se na mnoge, ako ne i na sve, ključne značajke izvornog pravnog okvira uspostavljenog uredbama iz 1936. te su potpuno preoblikovale taj okvir.

(210) Prvo, početak prometovanja na većini međunarodnih linija ispitanih u ovoj Odluci nije prethodio stupanju na snagu Ugovora o EZ-u. Jedina je iznimka linija Bari/Drač, na kojoj prometuje društvo Tirrenia. Međutim, Komisija navodi da je, dok je linija Bari/Drač koja je predmet ove ocjene linija za mješoviti prijevoz (putnika i tereta), linija uključena u popis linija od nacionalnog interesa bila samo linija za prijevoz putnika. Nadalje, linija za prijevoz putnika koja povezuje Sardiniju s Korzikom i utvrđena je u popisu linija od nacionalnog interesa bila je linija La Maddalena/Palau/Bonifacio, na kojoj je izvorno prometovalo društvo Tirrenia. Komisija navodi da su linije za mješoviti prijevoz na kojima je kasnije prometovalo društvo Saremar, uspostavljene u skladu s člankom 15. Zakona 856/1986, bile dvije različite linije, odnosno La Maddalena/Palau i Santa Teresa di Gallura/Bonifacio.

(211) Drugo, pravna osnova za isplatu naknade za prometovanje na međunarodnim linijama stavljena je izvan snage nakon stupanja na snagu Ugovora o EZ-u.

(212) Treće, mehanizam za izračun iznosa naknade za prometovanje na linijama obuhvaćenima sustavom javnih usluga, uključujući profitnu maržu, i za njegovu reviziju znatno je izmijenjen nekoliko puta.

(213) Četvrto, razdoblje tijekom kojeg se naknada mogla isplatiti nekoliko je puta produljeno.

(214) Peto, proračunska sredstva dodijeljena za financiranje linija obuhvaćenih javnom uslugom nisu bila utvrđena 1936. Okvirni iznos prvi je put uveden 1962., no odbačen je 1974.

(215) Šesto, mehanizam naknade za linije za kabotažni prijevoz predviđen u člancima 8. i 9. Zakona 684/1974 počeo se primjenjivati na međunarodne linije na kojima prometuje društvo Adriatica tek na temelju članka 13. stavka 4. Zakona 856/1986. U tom pogledu Komisija ističe da se, čak i ako se naknada utemeljena na troškovima isplaćena u skladu sa Zakonom 684/1974 smatra sličnom naknadi utemeljenoj na metodi predviđenoj u uredbama iz 1936., isto ne može tvrditi za okvir uveden Zakonom 600/1962 kojim je uvedena naknada u unaprijed utvrđenom iznosu, koji je uključivao poticaje za učinkovitost i koji je bio na snazi gotovo 13 godina.

(216) Talijanska tijela tvrdila su da je svrha izmjena uvedenih nakon stupanja na snagu Ugovora o EZ-u bila ograničiti iznos javnog doprinosa. Međutim, iz elemenata navedenih u prethodnim uvodnim izjavama od 209. do 215. vidljivo je da se na temelju tih izmjena nije samo umanjila naknada isplaćena društvima, već se znatno promijenila i priroda mjere potpore. Doista, sve te izmjene mogle su utjecati na spojivost naknade s unutarnjim tržištem jer su promijenile njegove potencijalne učinke na tržišno natjecanje. Ukratko, umjesto da mehanizam naknade ostane nepromijenjen, Italija je nakon stupanja na snagu Ugovora o EZ-u uspostavila nekoliko različitih sustava naknade za međunarodne linije obuhvaćene javnom uslugom.

([47]) Uredba 2081/1936 stavljena je izvan snage 1974., a Uredba 2082/1936 stavljena je izvan snage 2008.

(217) Kad je riječ o primjedbama koje su korisnici iznijeli u okviru istražnog postupka, Komisija navodi da se one uvelike preklapaju s primjedbama talijanskih tijela. Korisnici smatraju da je Komisija prešutno odobrila predmetne mjere time što je dugo odgađala pokretanje službenog istražnog postupka nakon što je obaviještena o subvencijama isplaćenima društvima grupe Tirrenia.

(218) Međutim, bez prethodne prijave u smislu članka 108. stavka 3. UFEU-a Komisijina moguća upoznatost s različitim zakonodavnim tekstovima kojima se uređuju godišnje subvencije za pružanje usluga pomorskog prijevoza i s prvotnim konvencijama ne znači da je dano prešutno odobrenje. Činjenica da je Komisija upoznata s određenom mjerom i u tom pogledu nije poduzela nikakvu mjeru ne može sama po sebi utjecati na klasifikaciju potpore kao postojeće ili nove ([48]).

(219) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra naknadu isplaćenu za prometovanje na međunarodnim linijama novom potporom u smislu članka 1. nove postupovne uredbe.

5.1.3. *Spojivost potpore*

5.1.3.1. Opći okvir

(220) U članku 106. stavku 2. UFEU-a predviđeno je da „[p]oduzeća kojima je povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa ili koja su po svojoj naravi monopoli koji ostvaruju prihod, podliježu pravilima sadržanima u Ugovorima, a osobito pravilima o tržišnom natjecanju, i to u mjeri u kojoj primjena takvih pravila ne sprečava, *de iure* ili *de facto*, obavljanje posebnih zadaća koje su im povjerene. Na razvoj trgovine ne smije se utjecati u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije."

(221) Tim je člankom predviđeno odstupanje od zabrane državnih potpora iz članka 107. UFEU-a ako je potpora nužna i proporcionalna na način da bi izostanak potpore spriječio pružanje usluga od općega gospodarskog interesa po prihvatljivim gospodarskim uvjetima. U skladu s člankom 106. stavkom 3. UFEU-a primjenu tog članka osigurava Komisija koja, među ostalim, određuje u kojim su uvjetima kriteriji nužnosti i proporcionalnosti ispunjeni.

(222) Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge (2011.) („Okvir za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012.") i Odluka Komisije 2012/21/EU ([49]) („Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012.") stupili su na snagu 31. siječnja 2012. Od tog datuma spojivost potpore u obliku naknade za pružanje javne usluge mora se ispitivati s obzirom na Odluku o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012. i kriterije iz Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012.

(223) Okvir za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012. primjenjuje se na sve nezakonite potpore dodijeljene prije njegova stupanja na snagu o kojima Komisija odlučuje nakon 31. siječnja 2012., uz iznimku odredbi iz točki 14., 19., 20., 24., 39. i 60. (vidjeti točku 69. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012.). Stoga je spojivost naknade dodijeljene regionalnim društvima do isteka prvotnih konvencija 31. prosinca 2008. obuhvaćena područjem primjene Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012. i mora se ocijeniti na temelju njegovih relevantnih odredbi:

(a) potporu treba dodijeliti za stvarnu i točno definiranu uslugu od općega gospodarskog interesa navedenu u članku 106. stavku 2. UFEU-a;

(b) pružanje usluge od općega gospodarskog interesa predmetnom se poduzetniku mora povjeriti na temelju jednog službenog akta ili više njih. U tim aktima trebalo bi navesti sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge; poduzetnika kojem su te obveze povjerene i, prema potrebi, obuhvaćeno državno područje; prirodu bilo kakvih isključivih ili posebnih prava dodijeljenih poduzetniku; opis mehanizma naknade i parametara za izračun, praćenje i reviziju naknade; te mehanizme za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada;

([48]) Presuda od 4. rujna 2009., *Italija protiv Komisije*, presuda, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, točke od 76. do 78., i presuda od 21. srpnja 2011., *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, točka 127.

([49]) Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7.11.1.2012., str. 3.).

(c) iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje troškova ispunjavanja obveza pružanja javne usluge, uključujući razumnu dobit.

(224) U prvotnim konvencijama predviđeno je da će se obveze u pogledu linije na kojima će se prometovati i luke u koje će se uplovljavati, kapaciteta plovila koja će se upotrebljavati za predmetne pomorske veze, učestalosti usluge i cijena karata detaljno utvrditi u petogodišnjim planovima koje korisnici dostavljaju javnim tijelima na odobrenje. Na temelju toga Komisija smatra da su obveze pružanja javne usluge uvedene za društva istodobno proizašle iz prvotnih konvencija sklopljenih s Italijom u srpnju 1991., prethodno opisanog pravnog okvira i petogodišnjih planova.

(225) U petogodišnjim planovima utvrđene su luke u koje će se uplovljavati i učestalosti prometovanja tijekom sezone i izvan nje, ali i vrsta brodova koji će se upotrebljavati na svakoj liniji. Ipak, mreža usluga koja iz toga proizlazi mogla bi se prilagoditi tijekom svakog petogodišnjeg razdoblja kao odgovor na promjene u potražnji na predmetnim linijama. Iz informacija koje su dostavila talijanska tijela vidljivo je da su samo predmetne lokalne zajednice mogle prilagođavati učestalost ili vozne redove nakon upućivanja konkretnih zahtjeva Ministarstvu prometa. Ti su se zahtjevi zatim pojedinačno ocjenjivali na međuministarskoj razini, među ostalim i s obzirom na njihove financijske posljedice za operativne troškove predmetnog društva. Stoga je svaka izmjena mreže usluga tijekom petogodišnjeg razdoblja bila obuhvaćena administrativnom odlukom upućenom korisnicima.

(226) Do trenutka donošenja Odluke iz 2005. Italija je Komisiji bila dostavila prva dva petogodišnja plana, za razdoblje 1990.–1994. i za razdoblje 1995.–1999. Treći plan (za razdoblje 2000.–2004.) još nije bio odobren u trenutku donošenja Odluke iz 2005. Ministarskom uredbom od 8. ožujka 2000. društva su ovlaštena dalje pružati javnu uslugu u skladu s uvjetima dogovorenima u petogodišnjem planu za razdoblje 1994.–1999., koji je bio na snazi 1999. do donošenja petogodišnjeg plana za razdoblje 2000.–2004.

(227) Kako je prethodno navedeno, Italija je nakon poništenja Odluke iz 2005. presudom iz 2009. potvrdila da nikakav petogodišnji plan nije konačno donesen za razdoblja 2000.–2004. i 2005.–2008. Umjesto toga, kako navode talijanska tijela, izmjene obveza pružanja javne usluge uvedenih prijevoznicima dogovarale su se *ad hoc* kako bi se usluge bolje prilagodile potrebama lokalnih zajednica bez uvođenja znatnih promjena u sustav javnih usluga.

(228) U skladu s tim, Komisija navodi da nije bilo znatne promjene u sustavu javnih usluga u odnosu na situaciju iz petogodišnjeg plana za razdoblje 1994.–1999. te pretpostavlja da su društva do isteka prvotnih konvencija nastavila pružati usluge uglavnom na temelju istih obveza pružanja javne usluge s obzirom na vozni red, učestalost, brodove ili tarife.

5.1.3.2. Stvarna i točno definirana usluga od općega gospodarskog interesa

(229) U skladu sa stavcima 12. i 13. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012. potpora se mora dodijeliti za stvarnu i točno definiranu uslugu od općega gospodarskog interesa. Konkretno, države članice ne mogu povezati posebne obveze pružanja javne usluge s uslugama koje već pružaju ili koje mogu pružati na zadovoljavajući način i po uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(230) U izostanku posebnih pravila Unije kojima se definira kontekst za postojanje usluge od općega gospodarskog interesa, države članice imaju široko diskrecijsko pravo pri definiranju neke usluge kao usluge od općeg gospodarskog interesa, zbog čega Komisija samo u slučaju očite pogreške može dovesti u pitanje način na koji država članica definira takve usluge ([50]).

([50]) Vidjeti točku 46. Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

(231) U skladu s člankom 1. stavkom 1. Uredbe (EEZ) br. 4055/86 „[s]loboda pružanja usluga pomorskog prometa između država članica te između država članica i trećih zemalja primjenjuje se u pogledu državljana država članica koji imaju poslovni nastan u državi članici koja nije država članica osobe kojoj su usluge namijenjene". Međutim, za razliku od Uredbe o pomorskoj kabotaži ([51]), Uredbom (EEZ) br. 4055/86 nisu predviđena moguća odstupanja od načela slobode pružanja usluga međunarodnog pomorskog prijevoza.

(232) Komisija smatra da, unatoč izostanku izričite odredbe kojom se uređuje mogućnost država članica da sklapaju ugovore o javnim uslugama pomorskog prijevoza između država članica ili između država članica i trećih zemalja, Uredba (EEZ) br. 4055/86 ne sprječava države članice u poduzimanju takvih mjera. U skladu s točkom 9. drugom podtočkom Smjernica Zajednice o državnim potporama u pomorskom prijevozu („Smjernice za pomorski prijevoz") ([52]) „Komisija prihvaća da se, ako je neka usluga međunarodnog prijevoza nužna za ispunjavanje nužnih potreba za javnim prijevozom, mogu uvesti obveze pružanja javne usluge ili sklopiti ugovori o javnim uslugama pod uvjetom da se na svaku naknadu primjenjuju prethodno navedena pravila i postupci iz Ugovora [pravila i postupci iz Ugovora kojima se uređuju državne potpore, kako ih tumači Sud]".

(233) Stoga će Komisija ograničiti svoju ocjenu na pitanje je li Italija smatrala da su linije za međunarodni prijevoz na kojima su prometovala društva Adriatica i Saremar bile nužne za ispunjavanje nužnih potreba za javnim prijevozom.

Međunarodne linije na kojima je prometovalo društvo Adriatica

(234) Društvo Adriatica prometovalo je na međunarodnim linijama između Italije te Grčke, Albanije, Crne Gore i Hrvatske.

(235) Komisija mora ocijeniti jesu li postojali konkurentni prijevoznici na tim linijama koji su nudili slične ili usporedive usluge kao one koje pruža javni prijevoznik, koje bi bile u skladu sa zahtjevima koje su utvrdila javna tijela. Talijanska tijela nisu obavijestila Komisiju ni o kakvim bitnim promjenama u obvezama pružanja javne usluge ili stanju tržišnog natjecanja na tim linijama nakon poništenja Odluke iz 2005.

(236) Kako je navedeno u nastavku, društvu Adriatica povjerena je zadaća od općeg interesa koja je podrazumijevala troškove koje to društvo ne bi moralo snositi da je djelovalo u vlastitom poslovnom interesu.

— Italija/Grčka

(237) Pomorska veza Brindisi/Krf/Igumenica/Patras, koja je povezivala središnje regije Europske unije s jednom od njezinih vanjskih regija, bila je ključna za komercijalni i turistički promet, posebno s obzirom na političku nestabilnost, koja je prouzročila poremećaje u alternativnim kopnenim vezama.

(238) Ta je pomorska veza 1977. na zajednički zahtjev talijanskih i grčkih tijela uključena u popis linija za željeznički prijevoz te usluga prijevoza motornim vozilima i brodskog prijevoza obuhvaćenih Međunarodnom konvencijom od 7. veljače 1970. o željezničkom prijevozu putnika i prtljage. Kako bi moglo pružati usluge pomorskog prijevoza na toj liniji, društvo Adriatica pridružilo se zajednici Eurail.

(239) Iz informacija dostavljenih Komisiji na sastanku održanom 26. listopada 2001. vidljivo je da je društvo Adriatica od 1992. do 1999. na toj liniji u prosjeku obavljalo 265 putovanja godišnje te u prosjeku prevozilo 161 440 putnika, 24 376 vozila i 104 437 linearnih metara tereta godišnje. Kao što su talijanska tijela navela u dopisu od 17. veljače 2004., konkurenti društva Adriatica od 1996. do 1999. nisu pružali uslugu koja bi obuhvaćala ista jamstva u pogledu kvalitete brodova koji se upotrebljavaju i, među ostalim, redovitosti i učestalosti usluge.

([51]) U članku 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži predviđena je mogućnost da države članice sklapaju ugovore o javnim uslugama s brodarskim društvima koja pružaju redovite usluge prema otocima, s otoka i između otoka ili da tim društvima uvedu obveze pružanja javne usluge kao uvjet za pružanje usluga kabotaže. U članku 4. stavku 2. te uredbe nadalje je propisano da države članice pri uvođenju obveza pružanja javne usluge trebaju poštovati zahtjeve u pogledu luka u koje će se uplovljavati, redovitosti, kontinuiteta, učestalosti, kapaciteta za pružanje usluga, visine naknada koje se naplaćuju i posade brodova te da, prema potrebi, svaka naknada za pružanje javne usluge mora biti dostupna svim brodarima Unije.

([52]) Komunikacija Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama u pomorskom prijevozu (SL C 13, 17.1.2004., str. 3.).

(240) Društvo Adriatica prometovalo je na toj liniji do kraja 1999. Na kraju petogodišnjeg plana za razdoblje 1995.–1999. društvo Adriatica obustavilo je djelatnosti koje je vlastitim plovilima obavljalo na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras te je prestalo primati javne subvencije za prometovanje na toj liniji. Kako bi se zajamčile usluge prijevoza putnika između Brindisija i Patrasa obuhvaćene Konvencijom o željezničkom prijevozu putnika i prtljage, društvo Adriatica sklapalo je od 2000. do 2004. sporazume s drugim pomorskim prijevoznicima.

(241) Komisija smatra da su talijanska tijela bila ovlaštena pokrivati operativne gubitke povezane s linijskim prijevozom lukama iz kojih se plovilo prema udaljenim regijama Unije ako samo tržište ne bi bilo dovoljno da se osigura dostatna razina usluge. Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da se dodjela javnih subvencija za prometovanje na toj liniji u načelu može opravdati.

(242) Komisija zaključuje da je prometovanje društva Adriatica na pomorskim vezama između Italije i Grčke činilo stvarnu uslugu od općega gospodarskog interesa.

— Italija/Albanija

(243) Linije prema Albaniji pokrenute su 1983. kad je na temelju bilateralnog ugovora između Italije i Albanije iz 1983. ([53]) društvo Adriatica uspostavilo liniju za mješoviti prijevoz putnika i tereta Trst/Drač. Od 1991. do 1998. prijevoz između Italije i Albanije eksponencijalno se povećao, i to s 20 096 putnika 1991. na 357 078 putnika 1999. Linije na kojima je prometovalo društvo Adriatica (Trst/Drač, Ancona/Drač i Bari/Drač) bile su nužne za ispunjavanje potreba lokalnog stanovništva za prijevozom, posebno stanovnika s nižim dohotkom, te za održavanje dobrosusjedskih odnosa s Albanijom. Italija je za potonje zainteresirana zbog snažnih povijesnih, političkih i gospodarskih veza između dviju zemalja, nekoliko stotina tisuća Albanaca koji su u 20. stoljeću doselili u Italiju te nekoliko talijanskih kolonista koji su živjeli u Albaniji do 1992. Osim toga, trajekti društva Adriatica 1990-ih godina imali su ključnu ulogu u logističkoj i humanitarnoj potpori koju je Italija pružala Albaniji tijekom albanske političke krize, koja je uslijedila nakon pada režima u toj zemlji.

(244) Društvo Adriatica podlijegalo je ograničenjima u pogledu linija kojima je trebalo prometovati, njihove učestalosti te primjenjivih tarifa (koje je Italija određivala *ex ante*) i brodova/trajekata koji će se upotrebljavati, a koje je morala odobriti talijanska uprava.

(245) Na liniji Trst/Drač (put u trajanju od 25 sati) društvo Adriatica nije imalo konkurenciju. U razdoblju 1995.–1998. društvo Adriatica prometovalo je na toj liniji dvaput tjedno tijekom cijele godine trajektima za prijevoz putnika i tereta. Najveći ponuđeni kapacitet iznosio je 800 putnika po polasku. Nakon izmjene petogodišnjeg plana za razdoblje 1995.–1999. odobrene Ministarskom uredbom od 17. srpnja 1998. društvo Adriatica 1999. na toj je liniji samo pružalo usluge prijevoza tereta. Od 2000. (tj. na kraju drugog petogodišnjeg plana) Italija je odlučila ukinuti liniju jer se potražnja za prijevozom liniji počela smanjivati te je bilo jasno da će privatni prijevoznici koji ulaze na tržište pružati dostatne usluge na toj liniji.

(246) Ni na liniji Ancona/Drač (put u trajanju od 18 do 19 sati) društvo Adriatica nije imalo konkurenciju. U skladu s planom za razdoblje 1995.–1999. društvo Adriatica na toj je liniji moralo prometovati dvaput tjedno. Pet trajekata društva Adriatica za prijevoz putnika i tereta na toj je liniji 2001. prometovalo četiri puta tjedno. Najveći ponuđeni kapacitet iznosio je od 800 do 1080 putnika po polasku (ovisno o vrsti trajekta). Na liniji se prometovalo do 2004., kad je društvo Adria Ferries ušlo na tržište s dovoljnim kapacitetom za zadovoljavanje tržišne potražnje (s trajektom koji je mogao prevesti 800 putnika i 25 kamiona).

(247) Na liniji Bari/Drač (put u trajanju od 8 sati) društvo Adriatica prometovalo je natječući se s drugim prijevoznicima (iz EU-a i izvan EU-a), no oni su upotrebljavali stare brodove i pružali usluge kojima se nisu jamčile redovitost i pouzdanost potrebne za zadovoljavanje potreba stanovništva. U skladu s planom za razdoblje 1995.–1999. društvo Adriatica na toj je liniji moralo prometovati četiri puta tjedno. Nakon izmjene plana koju je odobrilo Ministarstvo društvo Adriatica na toj je liniji 1998. prometovalo tri puta tjedno. Ukupni ponuđeni kapacitet iznosio je 1 080 putnika po polasku tijekom cijele godine. Iz podataka o potražnji za 2001. vidljivo je da je društvo Adriatica bilo jedino društvo koje je prometovalo na toj liniji, a koje je moglo u potpunosti zadovoljiti potražnju tijekom cijele godine (tj. 530 putnika dnevno izvan sezone i 1 050 putnika dnevno tijekom sezone). Osim toga, cijene društva Adriatica nisu bile niže od cijena njegovih konkurenata. Iz informacija koje su talijanska tijela dostavila nakon što je Opći sud poništio Odluku iz 2005. vidljivo je da su rezultati na liniji Bari/Drač bili pozitivni u razdoblju 2004.–2008. Iako talijanska tijela nisu mogla dostaviti podatke po linijama za razdoblje 2002.–2003., u svojem odgovoru od 21. prosinca 2018. potvrdila su da društvo Adriatica nije primilo nikakvu naknadu za prometovanje na toj liniji u razdoblju 2002.–2008.

([53]) Člankom 5. Protokola društvu Adriatica i albanskom društvu Transship povjerena je organizacija prijevoza na toj liniji.

(248) Komisija zaključuje da je društvo Adriatica bilo jedino društvo koje je osiguravalo redovite i pouzdane usluge trajektnog prijevoza putnika i tereta na linijama Trst/Drač (do 2000.), Ancona/Drač (do 2004.) i Bari/Drač (do kraja 2001.) te da su usluge pomorskog prijevoza koje je društvo Adriatica pružalo na tim linijama činile stvarne usluge od općega gospodarskog interesa. Kad je riječ o uslugama koje je društvo Adriatica pružalo na liniji Bari/Drač tijekom razdoblja 2002.–2008., nema potrebe za ocjenom postojanja stvarnih usluga od općega gospodarskog interesa u tom razdoblju jer društvu Adriatica nije dodijeljena nikakva potpora u obliku naknade za pružanje tih usluga.

— Italija/Crna Gora

(249) Na vezi između Italije i Crne Gore društvo Adriatica prometovalo je na linijama Ancona/Bar i Bari/Bar. Obje je linije društvo Adriatica uspostavilo 1997. na temelju zahtjeva crnogorskih tijela za uspostavu redovite pomorske veze između komercijalne luke te zemlje te luka na sjeveru i jugu Italije, a obustavljene su 1999. zbog rata na Kosovu. U to je vrijeme u interesu Italije bilo osigurati redovite veze s Crnom Gorom radi jačanja regionalne suradnje i podupiranja postupka demokratizacije država Savezne Republike Jugoslavije (tj. Srbije i Crne Gore). Bar je bio jedini izlaz na more Savezne Republike Jugoslavije.

(250) Pomorska veza Ancona/Bar ponovno je pokrenuta 2000. na zahtjev crnogorskih tijela, koja su 2001. čak zatražila povećanje učestalosti usluga koje pruža društvo Adriatica. Na toj liniji, na kojoj se prometovalo do 2004., društvo Adriatica nikad nije bilo izloženo tržišnom natjecanju.

(251) Na liniji za pomorski prijevoz Bari/Bar društvo Adriatica prometovalo je samo 1997. i 1998. Na toj je liniji društvo Adriatica imalo dva konkurenta (crnogorski trajektni prijevoznik u državnom vlasništvu i jedan slovenski prijevoznik) koji nisu nudili ista jamstva u pogledu kvalitete brodova.

(252) U tom kontekstu Komisija zaključuje da su usluge pomorskog prijevoza između Italije i Crne Gore koje je pružalo društvo Adriatica činile stvarne usluge od općega gospodarskog interesa jer je društvo Adriatica bilo jedino koje je osiguravalo redovite i pouzdane usluge trajektnog prijevoza putnika i tereta na tim linijama.

— Italija/Hrvatska

(253) Na vezi između Italije i Hrvatske društvo Adriatica prometovalo je na linijama Ancona/Split i Bari/Dubrovnik.

(254) Prometovanje na pomorskoj vezi Ancona/Split između Italije i Hrvatske, povjereno privatnim prijevoznicima 1960., prenesena je na društvo Adriatica Zakonom br. 42 od 27. veljače 1978. Iz informacija koje su dostavila talijanska tijela proizlazi da su usluge prekinute 1991. i zatim ponovno uspostavljene 1994. na izričit zahtjev Vlade Republike Hrvatske. Osim toga, Italija je imala interes u osiguranju redovnih veza prema Hrvatskoj (a posebno prema Dalmaciji) s obzirom na znatan broj talijanskih državljana i osoba talijanskog podrijetla koji ondje žive. Unatoč razlikama koje je prouzročila kriza na Kosovu, promet se znatno razvio od 1994. Društvo Adriatica upotrebljavalo je plovilo za mješoviti prijevoz za dva putovanja tjedno tijekom cijele godine, dok su ostali prijevoznici (jedan hrvatski, jedan liberijski i jedan iz Europske unije) u suštini djelovali samo tijekom ljetne sezone te nisu ispunjavali sve zahtjeve u pogledu usluge koje su talijanska tijela utvrdila u ugovoru. Linija je ukinuta 2006.

(255) Na liniji za pomorski prijevoz Bari/Dubrovnik društvo Adriatica prometovalo je samo 1997. i 1998. Jedini konkurent na toj liniji bio je hrvatski trajektni prijevoznik u državnom vlasništvu.

(256) U tom kontekstu Komisija zaključuje da su usluge pomorskog prijevoza između Italije i Hrvatske koje je pružalo društvo Adriatica činile stvarne usluge od općega gospodarskog interesa jer je društvo Adriatica bilo jedino koje je osiguravalo redovite i pouzdane usluge trajektnog prijevoza putnika i tereta na tim linijama.

Međunarodna linija na kojoj je prometovalo društvo Saremar

(257) Društvo Saremar prometovalo je na međunarodnoj liniji Santa Teresa di Gallura/Bonifacio, odnosno između Sardinije i Korzike.

(258) Komisija smatra da se prometovanjem društva Saremar na liniji Sardinija/Korzika (Santa Teresa/Bonifacio) ispunjava stvarna potreba koju samo tržište ne bi moglo zadovoljiti.

(259) Konkretno, na toj je liniji društvo Saremar nudilo dva povratna putovanja dnevno tijekom cijele godine upotrebljavajući pritom brod koji ukupno može prevesti 560 putnika i 51 motorno vozilo. Iz informacija koje su dostavila talijanska tijela proizlazi da je to bila kratka prekogranična veza (10 nautičkih milja) od uglavnom lokalnog interesa za zajednice na Sardiniji i njihove susjede na Korzici. Redovna linija između mjesta Santa Teresa i Bonifacio uglavnom je služila osiguravanju mobilnosti prekograničnih radnika između juga Korzike i sjevera Sardinije. Iz informacije koje su dostavila talijanska tijela vidljivo je da su uspostavu te linije izričito zatražile lokalne zajednice na Sardiniji i Korzici.

(260) Usluga koju je pružao konkurent nije ispunjavala zahtjeve u pogledu redovitosti i učestalosti koje su odredila talijanska tijela. Osim toga, predmetni prijevoznik nije bio stalno prisutan izvan sezone.

(261) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da se cilj, odnosno zadovoljavanje legitimne javne potrebe za cjelogodišnjom redovnom uslugom između dviju otočnih regija koju su izrazila predmetna lokalna i regionalna tijela, nije mogao ostvariti slobodnim djelovanjem tržišnih sila. Stoga je međunarodna linija na kojoj je prometovalo društvo Saremar činila stvarnu uslugu od općega gospodarskog interesa.

5.1.3.3. Odgovarajući akt o ovlaštenju

(262) U skladu s točkama 15. i 16. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012. korisnicima je izričito povjereno pružanje predmetnih usluga na temelju prvotnih konvencija i, za odgovarajuća razdoblja, na temelju petogodišnjih planova, u kojima se jasno navode sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge, korisnici i mehanizam naknade.

(263) Prvotne konvencije ugovori su o javnim uslugama koje je Italija sklopila sa svakim od pet regionalnih društava bivše grupe Tirrenia. Na temelju tih ugovora društvima je uvedena obveza pružanja usluge (s obzirom na linije, učestalosti, vrste plovila i cijena karata – vidjeti uvodnu izjavu 97.) navedena u petogodišnjim planovima te se utvrđuju glavna pravila na kojima se temelji mehanizam naknade koji se primjenjuje u petogodišnjim planovima. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 95. i 96., prvotnim konvencijama propisano je da se iznos godišnje subvencije utvrđuje na temelju zahtjeva koji je podnio korisnik, a odobrilo Ministarstvo. U prvotnim konvencijama detaljno su navedeni različiti elementi prihoda i troška koje je potrebno uzeti u obzir pri izračunu naknade i povrata uloženog kapitala. U članku 3. prvotnih konvencija navedeni su i mehanizmi za izbjegavanje i povrat bilo kakve prekomjerne naknade. S jedne strane, regionalna društva bila su obvezna odmah obavijestiti Ministarstvo o svim relevantnim promjenama u rezultatima predviđenima u podnesenom zahtjevu kako bi se naknada mogla brzo prilagoditi. S druge strane, izostanak prekomjerne naknade kontrolirao se i *ex post*, a regionalna tijela morala su državi vratiti svaki prekomjerni iznos koji su primila.

(264) Navedena se razmatranja jednako primjenjuju na sva regionalna društva.

5.1.3.4. Proporcionalnost naknade

(265) U skladu s informacijama koje je dostavila Italija, naknada isplaćena društvima Adriatica i Saremar za prometovanje na međunarodnim linijama odgovarala je neto gubitku zabilježenom na pojedinoj liniji.

(266) Kad je riječ o prihvatljivosti iznosa naknade, Komisija na temelju razmatranja iz uvodne izjave 168. te uvodnih izjava od 163. do 172. smatra da je naknada bila ograničena na neto troškove nastale pri pružanju usluga i da je prijevozniku odobren razuman povrat u skladu s točkama 21. i 22. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012. Osim toga, barem od 1. siječnja 2004. vodila se zasebna računovodstvena dokumentacija po linijama za sve djelatnosti obuhvaćene javnom uslugom koje je Italija povjerila regionalnim društvima. Stoga se može zaključiti da su regionalna društva poštovala obvezu transparentnosti uvedenu Direktivom Komisije 2006/111/EZ ([54]) (vidjeti točku 18. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012.).

(267) Kad je konkretno riječ o ulaganju predviđenom u petogodišnjim planovima, Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u pogledu načina financiranja ulaganja potrebnih za pružanje usluga koje se subvencioniraju na temelju prvotnih konvencija. Konkretno, Komisija je željela ocijeniti u kojoj su mjeri troškovi nabave i amortizacije brodova uključeni u izračun godišnje naknade. Osim toga, činjenica da je regionalnim društvima zajamčena subvencija koja je uključivala trošak amortizacije njihove flote do 2008. mogla se smatrati prešutnim jamstvom Italije koje je javnom prijevozniku omogućilo da ne preuzima gospodarski rizik koji je svojstven svakom ulaganju.

([54]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).

(268) Prvotnim konvencijama od regionalnih društava tražilo se da na subvencioniranim linijama upotrebljavaju plovila koja nisu starija od 20 godina i koja su u njihovu vlasništvu (osim ako su javna tijela izričito odobrila izuzeće). Zbog te obveze, koja čini obvezu pružanja javne usluge, regionalna društva obnovila su znatan dio svoje flote tijekom trajanja prvotnih konvencija s obzirom na starost plovila koja su se upotrebljavala na linijama obuhvaćenima prvim petogodišnjim planom (1990.–1994.). Osim toga, vrsta broda koji se trebao upotrebljavati na svakoj od linija na kojima su društva prometovala utvrđena je ministarskom uredbom kojom se odobrava ili mijenja svaki petogodišnji plan. Kupnja svakog novog broda, jednako kao i prijenos ili stavljanje izvan pogona najstarijih brodova, morala se odobriti ministarskom uredbom u kojoj se navodila i usluga za koju se plovilo trebalo dodijeliti. Ulaganja regionalnih društava isto su tako morala biti u skladu sa strategijom razvoja usluga koje su se trebale pružati tijekom petogodišnjeg referentnog razdoblja kako je utvrđeno u petogodišnjim planovima koje je odobrilo javno tijelo.

(269) S obzirom na ta posebna pravila Komisija je ispitala jesu li tijekom petogodišnjih razdoblja 1990.–1994. i 1995.–1999. troškovi nabave i troškovi amortizacije brodova koje su regionalna društva upotrebljavala na linijama obuhvaćenima javnom uslugom bili u skladu s uvjetima koje su propisala talijanska tijela te jesu li pri izračunu godišnje naknade uzeti u obzir na proporcionalan način. Iz informacije koje su dostavila talijanska tijela vidljivo je da su u trenutku uvođenja novih plovila istodobno izvan pogona stavljena starija plovila, zbog čega nije došlo do ukupnog povećanja kapaciteta povezanog s obnovom flota regionalnih društava.

(270) Kad je riječ o trošku nabave novih plovila, iz istih informacija vidljivo je sljedeće: i. te su transakcije provedene dijelom vlastitim sredstvima društva i dijelom bankovnim zajmovima; ii. kamatne stope koje su obračunavale uključene kreditne institucije bile su u skladu sa stopama koje su se tijekom istog razdoblja primjenjivale na društva slične veličine i prometa u drugim sektorima gospodarstva ([55]); iii. regionalna društva nisu imala nikakvo izravno jamstvo talijanskih tijela za otplatu tih zajmova. Komisija priznaje da je samo postojanje sporazuma s državom ulagače uvjerilo da će obveze prema njima biti ispunjene te je omogućilo regionalnim društvima da moderniziraju svoje flote bez gospodarskih rizika koje bi morao snositi komercijalni prijevoznik. Međutim, ta je prednost bila svojstvena mehanizmima uvedenima prvotnim konvencijama, koje su sklopljene na razdoblje od dvadeset godina prije stupanja na snagu Uredbe o pomorskoj kabotaži i Smjernica za pomorski prijevoz. Osim toga, kako je već navedeno, nova plovila koja su regionalna društva kupila na temelju prvotnih konvencija bila su isključivo namijenjena pružanju redovnih usluga navedenih u petogodišnjim planovima. Stoga je ta prednost bila sastavni dio prvotnih konvencija.

(271) Kad je riječ o troškovima amortizacije brodova koje regionalna društva upotrebljavaju na linijama obuhvaćenima petogodišnjim planovima, Komisija navodi da su oni dio elemenata troška koji su u skladu s uvjetima iz članka 5. prvotnih konvencija uključeni u izračun godišnje subvencije. U skladu s kriterijima utvrđenima u prvotnim konvencijama amortizacija je izračunana linearno tijekom razdoblja od dvadeset godina, uz iznimku plovila iznimno velike brzine, za koja je trajanje ograničeno na petnaest godina. Budući da pregledom analitičke računovodstvene dokumentacije za te linije nije utvrđen nijedan element prekomjerne naknade, Komisija i dalje smatra da se mehanizam uveden prvotnim konvencijama kako bi se pri izračunu godišnje naknade uzela u obzir amortizacija plovila može odobriti na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.

(272) Pružanje usluge od općega gospodarskog interesa podrazumijeva upotrebu plovila vrste i kapaciteta koje su unaprijed odredila javna tijela, čija se amortizacija stoga može uzeti u obzir pri izračunu godišnje naknade pod uvjetom da je društvo steklo predmetna plovila po uobičajenim tržišnim uvjetima i u svrhu ispunjavanja zadaća koje su mu povjerene te da se ona upotrebljavaju isključivo za usluge linijskog prijevoza na linijama obuhvaćenima ugovorom.

(273) U pogledu regionalnih društava Komisija navodi da su se sva predmetna plovila upotrebljavala isključivo za potrebe javnih usluga i da se zbog toga njihova amortizacija može u cijelosti uzeti u obzir pri izračunu godišnje subvencije. Isto vrijedi za ulaganja potrebna za pružanje usluga koje su talijanska tijela propisala za petogodišnje razdoblje 2000.–2004., koja s obzirom na vrstu i kapacitet odgovaraju obvezama koje su ta tijela preuzela s obzirom na razinu usluge.

([55]) Na primjer, kupnja dvaju brzih plovila financirana je zajmom dobivenim od banke Banco di Napoli 1999. u iznosu od 160 milijardi ITL po promjenjivoj stopi koja je jednaka šestomjesečnoj stopi Euribora, uvećanoj za 0,40 % s razdobljem otplate od 10 godina. Iz informacija koje su dostavila talijanska tijela vidljivo je da je ista kreditna ustanova istodobno davala zajmove i drugim velikim društvima po gotovo jednakim uvjetima.

(274) S obzirom na prethodno navedeno Komisija primjećuje i da je potreba za amortizacijom ulaganja potrebnih za pružanje usluge opravdavala relativno dugo trajanje razdoblja ovlaštenja (vidjeti točku 17. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012.).

(275) Kad je riječ o dodatnim ulaganjima predviđenima u poslovnom planu za razdoblje 1999.–2002., provedba tog plana obustavljena je nakon pokretanja službenog istražnog postupka i nije nastavljena.

5.1.3.5. Narušavanje tržišnog natjecanja protivno interesu Unije

(276) Postupak iz članka 108. UFEU-a ne smije dovesti do rezultata koji je protivan posebnim odredbama Ugovora ([56]). Stoga Komisija ne može državnu potporu čiji su uvjeti u suprotnosti s drugim odredbama Ugovora proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem. Obveza Komisije da osigura primjenu članaka 107. i 108. UFEU-a dosljednu s drugim odredbama Ugovora tim je potrebnija kada su i te druge odredbe, kao u ovom slučaju, namijenjene osiguranju nenarušenog tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu ([57]).

(277) Postupanje u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Okviru za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012. kako je prethodno ocijenjeno obično je dovoljno da bi se osiguralo da se potporom ne narušava tržišno natjecanje na način koji je suprotan interesima Unije (vidjeti točku 51. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2012.).

(278) Međutim, kad je riječ o društvu Adriatica, Komisija navodi da je ono od 30. listopada 1990. do srpnja 1994. bilo uključeno u zabranjeni sporazum o određivanju cijena u pogledu tarifa za gospodarska vozila na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras protivno članku 101. UFEU-a ([58]) dok je primalo potporu za prometovanje na toj liniji. Nakon donošenja Odluke iz 2005. Sud je potvrdio tu ocjenu ([59]).

(279) Naknada za pružanje javne usluge isplaćena za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras od siječnja 1992. do srpnja 1994., kad je korisnik sudjelovao u zabranjenom sporazumu o određivanju cijena zabranjenom člankom 101. UFEU-a, ne može se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem. Iako je svrha naknade za pružanje javne usluge upravo bila olakšati prijevoz robe i putnika na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras, korisnik potpore sudjelovao je u zabranjenom sporazumu o određivanju cijena koji je onemogućio prijevoz robe na toj istoj liniji. Stoga je sudjelovanje društva Adriatica u tom zabranjenom sporazumu bilo u izravnoj suprotnosti sa svrhom potpore za uslugu od općega gospodarskog interesa dodijeljene društvu Adriatica kako bi se olakšao pomorski prijevoz na toj liniji.

(280) Iz navedenog slijedi da utvrđivanje nespojive potpore i s tim povezani nalog za povrat te potpore ne bi činili novu sankciju, kako tvrdi Italija. Ta nespojivost jednostavno proizlazi iz sudjelovanja primatelja potpore u zabranjenom sporazumu o uslugama koje je primatelj trebao učiniti pristupačnijima potrošačima, a ne ih kartelirati na štetu potrošača. S obzirom na vrstu usluge koja se pružala uz javnu naknadu, a istodobno je bila namijenjena komercijalnim vozilima, putnicima i teretu, sudjelovanje korisnika u zabranjenom sporazumu namijenjenom određivanju cijena za prijevoz gospodarskih vozila omogućuje donošenje zaključaka o toj liniji u cijelosti. Zabranjeni sporazum usmjeren je upravo na onaj prijevoz gospodarskih vozila koji su talijanska tijela htjela olakšati subvencijom.

(281) Osim toga, zabranjeni sporazum uvelike je narušio natjecanje na mjerodavnom tržištu, tj. na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras, premda se potpora za usluge od općega gospodarskog interesa na toj liniji trebala dodijeliti na način kojim bi se narušavanje tržišnog natjecanja svelo na najmanju moguću mjeru. Sudjelovanje korisnika u zabranjenom sporazumu o određivanju cijena na toj liniji povećalo je narušavajuće učinke potpore te dovelo do toga da ona ima znatne negativne učinke na druge države članice i funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Osim toga, vjerojatno je da bez javnih subvencija društvo Adriatica ne bi imao dostatnu gospodarsku moć za sudjelovanje u zabranjenom sporazumu.

(282) Konačno, u to je vrijeme društvo Adriatica bilo pod potpunom kontrolom javnog poduzeća. Stoga je taj dio talijanskih tijela znao za zabranjeni sporazum i njegove štetne učinke na potrošače, dok je drugi dio talijanskih tijela nastavio dodjeljivati potporu za usluge od općega gospodarskog interesa koja je trebala pomoći potrošačima na toj istoj liniji uz što manje narušavanja tržišnog natjecanja.

([56]) Vidjeti presudu od 21. svibnja 1980., *Komisija protiv Italije*, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, točku 11.; presudu od 15. lipnja 1993., *Matra SA protiv Komisije*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, točku 41.; i presudu od 19. rujna 2000., *Njemačka protiv Komisije*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, točku 78.

([57]) Presuda od 15. lipnja 1993., *Matra SA protiv Komisije*, C-225/91, ECLIEU:C:1993:239, točke 42. i 43.

([58]) Odluka Komisije 1999/271/EC od 9. prosinca 1998. o postupku na temelju članka 85. Ugovora o EZ-u (IV/34466 – Grčki trajekti) (SL L 109, 27.4.1999., str. 24.), potvrđena u tom pogledu presudom od 11. prosinca 2003., *Adriatica di Navigazione protiv Komisije*, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Nalog od 16. veljače 2006., *Adriatica di Navigazione protiv Komisije*, C-111/04P, *ECLI*:EU:C:2006:105.

(283) S obzirom na prethodna razmatranja Komisija zaključuje da potpora u obliku naknade za pružanje javne usluge dodijeljena društvu Adriatica za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras od siječnja 1992. do srpnja 1994. nije spojiva s unutarnjim tržištem.

5.2. **Povlašteni porezni tretman**

(284) U razdoblju 1996.–2008. na plovila grupe Tirrenia primjenjivao se povlašteni porezni tretman za opskrbu gorivom i uljem za podmazivanje koje se upotrebljava kao gorivo za pomorski prijevoz.

(285) Italija je uvela taj povlašteni tretman Uredbom sa zakonskom snagom br. 504 od 26. listopada 1995. te ga je proširila na sva plovila usidrena u luci radi održavanja nakon odluke od 2. ožujka 1996.

(286) U svojoj presudi od 10. svibnja 2005. u predmetu C-400/99 Sud je zaključio da se porezni tretman nije trebao obustaviti kao nezakonita potpora jer su ga 1996. talijanska tijela proširila na sva plovila usidrena u luci radi održavanja.

(287) Neovisno o tome je li takva mjera činila državnu potporu Komisija navodi da nakon Odluke iz 2005. ni Komisija ni Italija na zahtjev Komisije nisu poduzele nikakve korake u pogledu nje. Stoga bi svaka odluka koju Komisija donese o tom pitanju uslijedila nakon isteka roka zastare od 10 godina ([60]).

(288) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da se povlašteni porezni tretman smatra postojećom potporom u skladu s člankom 17. nove postupovne uredbe.

6. **ZAKLJUČCI**

(289) Naknada za pružanje javne usluge isplaćena regionalnim društvima bivše grupe Tirrenia za prometovanje na linijama za *kabotažni prijevoz* do kraja 2008. čini postojeću potporu u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži iz 1992.

(290) Naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvima Saremar i Adriatica za prometovanje na *međunarodnim* linijama na temelju prvotnih konvencija do kraja 2008. čini novu potporu. Ta je potpora spojiva s unutarnjim tržištem, uz iznimku potpore dodijeljene društvu Adriatica u razdoblju od siječnja 1992. do srpnja 1994. za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras, koja je nespojiva s unutarnjim tržištem jer je bila blisko povezana sa sporazumom zabranjenim na temelju članka 101. UFEU-a.

(291) Povlašteni porezni tretman opskrbe gorivom i uljem za podmazivanje koji se primjenjivao na plovila grupe Tirrenia u razdoblju 1995.–2008. čini postojeću potporu u skladu s člankom 17. nove postupovne uredbe.

7. **POVRAT**

(292) U skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije i ustaljenom sudskom praksom sudova Unije Komisija je nadležna odlučiti da predmetna država članica mora izmijeniti ili ukinuti potporu ako se utvrdi da ona nije spojiva s unutarnjim tržištem ([61]). Sudovi Unije isto tako dosljedno smatraju da obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem služi u svrhu ponovne uspostave prethodne situacije ([62]).

(293) U tom kontekstu sudovi Unije utvrdili su da je taj cilj ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni na temelju nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost pred konkurentima na unutarnjem tržištu te će se ponovno uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore ([63]).

(294) U skladu sa sudskom praksom u članku 16. stavku 1. Uredbe (EU) 2015/1589 navodi se da „[k]ada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika”.

([60]) Budući da je Odluka iz 2005. (od 16. ožujka 2004.) bila predmet postupka pred Sudom u razdoblju od 24. lipnja 2004. do 4. ožujka 2009., rok zastare od 10 godina, koji je počeo teći nakon posljednje radnje koju je Komisija poduzela u pogledu predmetne mjere i obustavljen je tijekom sudskog postupka, istekao je u studenome 2018. (26. studenoga 2018.).

([61]) Presuda od 12. srpnja 1973., *Komisija protiv Njemačke*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.

([62]) Presuda od 21. ožujka 1990., *Belgija protiv Komisije*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 66.

([63]) Presuda od 17. lipnja 1999., *Belgija protiv Komisije*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točke 64 i 65.

(295) Stoga se iznos mjere provedene u korist društva Adriatica i navedene u uvodnoj izjavi 290., s obzirom na to da je provedena protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a i treba se smatrati nezakonitom i nespojivom potporom, mora vratiti kako bi se ponovno uspostavila situacija koja je postojala na unutarnjem tržištu prije njezine provedbe. Na iznos koji treba vratiti obračunavaju se kamate sve do stvarnog povrata.

(296) Društvo Adriatica spojeno je 22. srpnja 2004. s društvom Tirrenia s učinkom od 1. rujna 2004. te je potonje društvo preuzelo linije na kojima je prometovalo društvo Adriatica. Društvo Tirrenia preuzelo je cjelokupnu imovinu, obveze i postojeće ugovore kao jedini subjekt koji je nastavio postojati nakon koncentracije.

(297) Nakon donošenja Odluke iz 2005. Italija je naložila povrat potpore dodijeljene društvu Adriatica od siječnja 1992. do srpnja 1994. za prometovanje na liniji Brindisi/Krf/Igumenica/Patras, koju su talijanska tijela odredila na iznos od 8 651 600 EUR na dan 31. prosinca 2006. (glavnica od 3 207 810 EUR i kamate od 5 443 790 EUR) ([64]). U svojem nalogu za povrat od 28. veljače 2007. upućenom društvu Tirrenia Italija je navela da to društvo treba platiti dodatni iznos za razdoblje od 1. siječnja 2007. do stvarnog datuma plaćanja navedenog iznosa. Društvo Tirrenia 26. ožujka 2007. vratilo je iznos od 8 651 600 EUR. U svojem dopisu od 21. prosinca 2018. Italija je potvrdila da nakon presude iz 2009., kojom je poništena Odluka iz 2005., nije vratila vraćene iznose korisniku. Međutim, na temelju informacija dostupnih Komisiji čini se da se od društva Tirrenia nije tražilo da vrati dodatna sredstva za kamate obračunane od 31. prosinca 2006. do 26. ožujka 2007.

(298) Stoga Komisija navodi da će talijanska tijela morati ponovno izračunati ukupni iznos dospjelih kamata obračunanih na glavnicu potpore utvrđenu na iznos od 3 207 810 EUR od datuma kada je potpora stavljena na raspolaganje korisniku do datuma povrata cjelokupnog iznosa. Zatim talijanska tijela od rezultata tog izračuna trebaju odbiti iznos kamate koji je korisnik već platio 28. veljače 2007.

(299) Komisija navodi da je Italija 2007. smatrala da je društvo Tirrenia obvezno vratiti potporu dodijeljenu društvu Adriatica te je to smatrala i u prosincu 2018., kako je opisano u uvodnoj izjavi 297. Osim toga, društvo Tirrenia prihvatilo je taj nalaz tako što je vratilo potporu koju je trebalo vratiti društvo Adriatica, kako je opisano u uvodnoj izjavi 297. Međutim, Komisija će u nastavku samostalno analizirati i mogući gospodarski kontinuitet između društava Adriatica i Tirrenia kako bi utvrdila koje društvo treba vratiti potporu.

8. **GOSPODARSKI KONTINUITET**

(300) Ako je došlo do naknadne prodaje ili prijenosa korisnika nezakonite i nespojive državne potpore, obveza povrata može se proširiti na druge poduzetnike na koje su preneseni udjeli ili poslovanje korisnika (poduzetnik sljednik) ([65]). Svaki poduzetnik koji nastavlja poslovanje prvotnog poduzetnika trebao bi se smatrati korisnikom državne potpore pod uvjetom da aspekti prijenosa upućuju na stvarni nastavak poslovanja. Osim toga, u slučaju koncentracija ili drugih oblika reorganizacije poslovanja njihova obveza vraćanja potpore može se prenijeti na subjekt koji je nastavio postojati nakon koncentracije ([66]). Ako se, s druge strane, može dokazati da korist od nezakonite potpore i dalje ostvaruje prvotni primatelj (neovisno o prijenosu dijela njegove imovine), obveza povrata ostaje na izvornom primatelju potpore.

(301) U skladu s odlukom Suda od 8. svibnja 2003. u predmetu *Italija i SIM 2 protiv Komisije* ([67]), na kojoj je Komisija temeljila svoje odluke o društvima Olympic Airlines, Alitalia i SERNAM ([68]), ocjena gospodarskog kontinuiteta između korisnika potpore i poduzetnika na kojeg je njegova imovina prenesena temelji se na nizu pokazatelja.

([64]) Taj je iznos izračunala radna skupina osnovana na temelju Međuministarske uredbe izdane 3. prosinca 2004.

([65]) Presuda od 21. ožujka 1991., *Italija protiv Komisije*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, točka 57. Povratom potpore korisnik gubi prednost koju je prethodno imao na tržištu i ponovno se uspostavlja stanje koje je postojalo prije isplate potpore.

([66]) Presuda Suda od 7. ožujka 2018., *SNCF Mobilités protiv Komisije*, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, točka 113.

([67]) Presuda Suda od 8. svibnja 2003., *Talijanska Republika i SIM 2 Multimedia SpA protiv Komisije*, spojeni predmeti C-328/99 i C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Odluka Komisije od 17. rujna 2008., državna potpora N 321/2008, N 322/2008 i N 323/2008– Grčka – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; Odluka Komisije od 12. studenoga 2008., državna potpora N 510/2008 – Italija – Prodaja imovine društva Alitalia; Odluka Komisije od 4. travnja 2012., SA.34547 – Francuska – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

Sljedeći se čimbenici mogu uzeti u obzir, no ne moraju biti kumulativno ispunjeni da bi se utvrdilo postojanje gospodarskog kontinuiteta između dvaju društava ([69]):

— odgovara li prodajna cijena tržišnoj cijeni,

— opseg prijenosa (imovina i obveze, radna snaga, postojanje funkcionalnih skupina imovine),

— identitet kupca (ili više njih),

— trenutak prijenosa (nakon pokretanja privremene ocjene, službenog istražnog postupka ili konačne odluke),

— gospodarska logika i svrha postupka.

(302) Društvo Adriatica bilo je u stopostotnom vlasništvu društva Tirrenia. Osim toga, krajnji vlasnici društva Tirrenia bili su isti kao i vlasnici društva Adriatica (tj. javno poduzeće *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, koje je 30. siječnja 2004. bilo jedini dioničar društva Tirrenia). To jasno upućuje na postojanje gospodarskog kontinuiteta između tih dvaju društava u odnosu na scenarij u kojem su vlasnici nepovezani subjekti.

(303) Prodaja društva Adriatica društvu Tirrenia bila je u suštini samo prijenos između društva kćeri i njegova vlasnika, bez raspisivanja natječaja i plaćanja ikakve cijene.

(304) Kad je riječ o opsegu transakcije, društvo Adriatica prodano je kao društvo s vremenskom neograničenošću poslovanja te je društvo Tirrenia preuzelo sve njegove obveze u skladu s Prvotnom konvencijom koju su sklopili društvo Adriatica i Italija. Komisija nema naznaka za to da je društvo Tirrenia uvelo ikakve promjene u poslovnu politiku, politiku u pogledu zaposlenika ili proizvodnu politiku društva Adriatica nakon što je izravno preuzelo njegovo poslovanje. Što je veći dio izvornog poslovanja koji se prenosi na novi subjekt, to je veća vjerojatnost da se gospodarskom djelatnošću povezanom s tom imovinom samo nastavlja prethodno poslovanje te i dalje ostvaruje korist od nespojive potpore. U ovom je slučaju društvo Tirrenia preuzelo svu imovinu, obveze i ugovorne odnose društva Adriatica.

(305) Kad je riječ o svrhi transakcije, Komisija navodi da je, iako nema izravne dokaze za to da je namjera transakcije bila zaobići odluku o povratu i time izbjeći njezine učinke, društvo Tirrenia odlučilo preuzeti društvo Adriatica dva dana nakon što je Komisija donijela Odluku iz 2005. Vremenski okvir stoga upućuje na to da su ta dva društva znala za istragu Komisije i da je to možda utjecalo na odluku o objedinjavanju njihovih djelatnosti u okviru društva Tirrenia. Osim toga, gospodarska logika transakcije očito se odnosila na nastavak istih djelatnosti društva Adriatica pod imenom društva Tirrenia.

(306) Stoga Komisija zaključuje da postoji gospodarski kontinuitet između društava Tirrenia i Adriatica te da se povrat naložen društvu Adriatica u skladu s ovom Odlukom mora proširiti i na društvo Tirrenia. Doista, svojim neprekinutim poslovanjem na tržištu društvo Tirrenia nastavilo je ostvarivati korist od državne potpore dodijeljene za gospodarske djelatnosti društva Adriatica, kojom se nastavilo narušavati tržište.

(307) U skladu s navedenim, pri izradi ponovnog izračuna navedenog u uvodnoj izjavi 298. Italija može u potpunosti uzeti u obzir iznos od 5 443 790 EUR, koji je društvo Tirrenia vratilo 26. ožujka 2007., osim ako su ta sredstva kasnije vraćena društvu Tirrenia,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Potpora dodijeljena društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar od 1. siječnja 1992. do 31. prosinca 2008. kao naknada za prometovanje na domaćim linijama čini postojeću potporu.

2. Ne dovodeći u pitanje odredbe iz stavka 3., potpora koju je Italija dodijelila društvima Adriatica i Saremar od 1. siječnja 1992. do 31. prosinca 2008. kao naknadu za prometovanje na međunarodnim linijama spojiva je s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a.

([69]) Predmetni skup pokazatelja potvrdio je Opći sud u svojoj odluci od 28. ožujka 2012., *Ryanair protiv Komisije*, predmet T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, kojom je potvrđena odluka u predmetu Alitalia.

3. Potpora dodijeljena društvu Adriatica u razdoblju od siječnja 1992. do srpnja 1994. za liniju Brindisi/Krf/Igumenica/Patras, koja je nezakonito provedena protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a, nije spojiva s unutarnjim tržištem.

4. Porezni tretman mineralnih ulja koja se upotrebljavaju kao gorivo za pomorski prijevoz smatra se postojećom potporom jer ni Komisija ni Italija na zahtjev Komisije nisu poduzele nikakve korake u pogledu te mjere prije isteka roka zastare za povrat potpore predviđenog člankom 17. Uredbe (EU) 2015/1589.

Članak 2.

1. Italija je dužna od korisnika osigurati povrat potpore iz članka 1. stavka 3.

2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su ti iznosi stavljeni na raspolaganje korisniku do njihova stvarnog povrata.

3. Kamate se izračunavaju na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004 i Uredbom (EZ) br. 271/2008 ([70]) o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.

4. Na temelju informacija koje su joj dostupne Komisija potvrđuje da je Italija od korisnika već ostvarila povrat glavnice potpore i dijela dospjelih kamata na iznos povrata.

Članak 3.

1. Povrat potpore iz članka 2. trenutačno stupa na snagu i odmah proizvodi učinak.

2. Italija je dužna osigurati da se ova Odluka provede u roku od četiri mjeseca od dana njezine objave.

Članak 4.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Italija je dužna dostaviti sljedeće podatke:

(a) ukupni iznos (glavnica i kamate na iznos povrata) koji korisnik mora vratiti;

(b) detaljni opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom;

(c) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naloženo da vrate potporu.

2. Italija izvješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke sve dok se ne izvrši povrat potpore iz članka 1. stavka 3. Na jednostavan zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom. Mora dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamata na iznos povrata koje su korisnici već vratili.

Članak 5.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Komisija može objaviti iznose potpore i kamata na iznos povrata vraćene u okviru provedbe ove Odluke ne dovodeći u pitanje članak 30. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589.

Sastavljeno u Bruxellesu 2. ožujka 2020.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Izvršna potpredsjednica

([70]) Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).