II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2020/1411

z 2. marca 2020

o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia)

[oznámené pod číslom C(2020) 1108]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami [1], a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Rozhodnutie Komisie 2005/163/ES

(1) Komisia sa v roku 1999 na základe množstva podnetov, ktoré jej boli doručené, rozhodla začať konanie v zmysle článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o pomoc vyplatenú šiestim podnikom bývalej skupiny Gruppo Tirrenia, konkrétne spoločnostiam Tirrenia di Navigazione S.p.A. (ďalej len „Tirrenia“), Adriatica di Navigazione S.p.A. (ďalej len „Adriatica“), Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (ďalej len „Caremar“), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A (ďalej len „Saremar“), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Toremar“) a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Siremar“). V uvedenom čase boli tieto spoločnosti kontrolované verejnou spoločnosťou Finmare, ktorá mala podiel na základnom imaní spoločnosti Tirrenia, ktorá zas bola vlastníkom regionálnych podnikov Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar.

(2) Pomoc mala formu subvencií vyplácaných priamo každému podniku skupiny na účely podpory služieb námornej dopravy poskytovaných uvedenými spoločnosťami pri uplatňovaní šiestich zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených s talianskym štátom v roku 1991 (ďalej len „pôvodné dohody“). Cieľom pôvodných dohôd bolo zaručiť poskytovanie služieb námornej dopravy, ktoré väčšinou tvoria spojenia medzi kontinentálnym Talianskom a Sicíliou, Sardíniou a inými menšími talianskymi ostrovmi.

(3) Listom zo 6. augusta 1999 Komisia oznámila Taliansku svoje rozhodnutie začať formálne vyšetrovacie konanie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Listom z 28. septembra 1999 talianske orgány predložili svoje pripomienky k tomuto rozhodnutiu o začatí konania.

[1] Ú. v. ES C 306, 23.10.1999, s. 2.

(4) Po uverejnení rozhodnutia o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) niekoľko súkromných prevádzkovateľov poslalo Komisii svoje pripomienky. Tieto pripomienky boli postúpené talianskym orgánom, aby sa k nim mohli vyjadriť.

(5) Taliansko 18. októbra 1999 podalo na Súdnom dvore žalobu o neplatnosť rozhodnutia o začatí konania v súvislosti s časťou, v ktorej sa stanovuje, aby poskytovanie pomoci bolo zastavené. Vec bola zaevidovaná pod číslom veci C-400/99. Okrem toho spoločnosti Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar 19. októbra 1999 podali na Súde prvého stupňa (Všeobecnom súde) žalobu o neplatnosť celého rozhodnutia o začatí konania na základe článku 230 ods. 4 Zmluvy o ES (v súčasnosti článok 263 ods. 4 ZFEÚ). Táto žiadosť bola zaevidovaná pod číslom veci T-246/99.

(6) Súdny dvor rozsudkom vo veci C-400/99 z 10. mája 2005 zrušil rozhodnutie o začatí konania „v rozsahu, v akom viedlo k pozastaveniu daňového režimu vzťahujúceho sa na skupinu Tirrenia vo vzťahu k zásobovaniu jej lodí pohonnými látkami a motorovým olejom," až do oznámenia rozhodnutia o ukončení konania súvisiaceho s dotknutým podnikom talianskym orgánom ([3]). V prípade zvyšnej časti bola žaloba zamietnutá.

(7) Rozsudkom z 20. júna 2007 vo veci T-246/99 ([4]) Všeobecný súd zamietol žalobu o neplatnosť celého rozhodnutia o začatí konania podanú skupinou Tirrenia a spoločnosťami Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar.

(8) Počas vyšetrovania talianske orgány požiadali, aby sa prešetrenie veci skupiny Gruppo Tirrenia vykonávalo po častiach s cieľom dospieť prednostne ku konečnému rozhodnutiu týkajúcemu sa spoločnosti Tirrenia. Táto požiadavka bola motivovaná záujmom talianskych orgánov o privatizáciu skupiny, ktorá sa mala začať privatizáciou spoločnosti Tirrenia, ako aj úmyslom orgánov urýchliť proces v súvislosti s uvedenou spoločnosťou.

(9) Pokiaľ ide o túto požiadavku, Komisia dospela k názoru, že hoci spoločnosť Tirrenia zaujímala vnútri skupiny vedúcu úlohu na úrovni finančnej a obchodnej stratégie skupiny, členovia skupiny, ktorú v tom čase tvorilo šesť spoločností, boli právne nezávislí a pôsobili na geograficky odlišných trhových segmentoch, pričom boli vystavení konkurencii s meniacou sa intenzitou zo strany súkromných talianskych prevádzkovateľov, ako aj zo strany prevádzkovateľov z iných členských štátov. Komisia takisto zistila, že subvencie vyplácané talianskymi orgánmi na základe pôvodných dohôd uvedených v odôvodnení 2 boli vypočítané takým spôsobom, aby vyrovnávali čistú prevádzkovú stratu z prevádzky trás obsluhovaných každou z uvedených spoločností, a boli priamo poskytované týmto spoločnostiam bez sprostredkovania cez spoločnosť Tirrenia. Nakoniec si samostatnú analýzu pre každú jednu spoločnosť skupiny vyžadovali aj iné opatrenia pomoci, ktoré sú predmetom konania, a to investičná pomoc a pomoc daňovej povahy. Komisia preto rozhodla, že je možné pristúpiť na požiadavku talianskych orgánov, a rozhodnutím 2001/851/ES ([5]) uzavrela začaté konanie týkajúce sa pomoci poskytovanej spoločnosti Tirrenia (ďalej len „rozhodnutie z roku 2001").

(10) Konanie vo veci pomoci poskytovanej Talianskom ostatným piatim spoločnostiam skupiny Gruppo Tirrenia (čiže spoločnostiam Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar) (ďalej len „regionálne spoločnosti") ostalo otvorené. Počas rôznych dvojstranných stretnutí, ktoré sa uskutočnili v rokoch 2001 až 2003, talianske orgány poskytli informácie o každej trase obsluhovanej týmito spoločnosťami týkajúce sa osobitostí príslušných trhov, vývoja prepravy, prípadnej prítomnosti konkurenčných súkromných spoločností a zmien objemu verejnej pomoci poskytnutej každej z týchto spoločností.

(11) Okrem toho niekoľko navrhovateľov, hlavne niektorí súkromní prevádzkovatelia konkurujúci spoločnosti Caremar v Neapolskom zálive, v januári, vo februári a v septembri 2003 predložilo Komisii doplňujúce informácie obsahujúce nové údaje, ktoré je potrebné zohľadniť v rámci formálneho vyšetrovacieho konania. Talianske orgány boli vyzvané, aby predložili pripomienky k týmto doplňujúcim otázkam. Dňa 20. októbra 2003 sa uskutočnilo dvojstranné stretnutie, po ktorom talianske orgány prijali určité záväzky vo vzťahu k niektorým vysokorýchlostným spojeniam, ktoré v Neapolskom zálive obsluhovala spoločnosť Caremar. Tieto záväzky boli formalizované listom z 29. októbra 2003, ktorý bol Komisii doručený 31. októbra 2003, a potvrdené listom zo 17. februára 2004. Pokiaľ ide o spoločnosť Adriatica, talianske orgány Komisii predložili doplňujúce informácie prostredníctvom faxu z 23. februára 2004.

([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.
([3]) Rozsudok z 10. mája 2005, *Talianska republika proti Komisii Európskych spoločenstiev*, C-400/99, ECLI: EU:C:2005:275, bod 34.
([4]) Rozsudok z 20. júna 2007, *Tirrenia di Navigazione SpA a iní proti Komisii Európskych spoločenstiev*, T-246/99, ECLI: EU:T:2007:186.
([5]) Commission Decision 2001/851/EC of 21 June 2001 on the State aid awarded to the Tirrenia di Navigazione shipping company by Italy (Ú. v. ES L 318, 4.12.2001, s. 9).

(12) A napokon Komisia rozhodnutím 2005/163/ES ([6]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2005“) vyhlásila kompenzáciu, ktorú Taliansko poskytlo regionálnym spoločnostiam, za čiastočne zlučiteľnú s vnútorným trhom, za čiastočne zlučiteľnú pod podmienkou dodržania určitých záväzkov zo strany talianskych orgánov a za čiastočne nezlučiteľnú. Komisia nariadila vrátenie časti pomoci, ktorá bola vyhlásená za nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

(13) Konkrétne sa v článkoch 1, 2, 3, 4 a 5 rozhodnutia z roku 2005 uvádza toto:

— „Článok 1

Okrem ustanovenia odseku 2, pomoc poskytovaná Talianskom spoločnosti Adriatica od 1. januára 1992 na účely kompenzácií za vykonávanie verejnej služby je kompatibilná so spoločným trhom v súlade s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

So spoločným trhom je nekompatibilná pomoc poskytovaná spoločnosti Adriatica v období január 1992 – júl 1994 vo vzťahu so spojením Brindisi/Korfu/Igumenica/Patras.

Taliansko prijme všetky nevyhnutné opatrenia na opätovné získanie pomoci od spoločnosti Adriatica, ktorá jej podľa odseku 2 bola nezákonne vyplatená.

Vrátenie bude vykonané bez zdržiavania, podľa postupov určených národnými smernicami s podmienkou, že umožňujú okamžité a účinné vykonanie tohto rozhodnutia.

Pomoc, ktorú treba získať späť sa počíta vrátane úrokov, ktoré plynú od dátumu, keď bola pomoc k dispozícii pre užívateľa až do dátumu vrátenia. Úroky sa počítajú na základe úrokovej miery v príslušnom období, pričom sa používa výpočet pre ekvivalentnú subvenciu v oblasti pomoci s regionálnym cieľom a na zloženom základe podľa podmienok vyplývajúcich z oznámenia Komisie o úrokovej miere, ktorá sa má aplikovať v prípade vrátenia nezákonne poskytovanej pomoci.

Od 1. januára 2004 musí byť pre všetky činnosti verejnej služby, ktorými Taliansko poverilo spoločnosť Adriatica, vedené oddelené účtovníctvo pre každú zo zainteresovaných liniek.

— Článok 2

Pomoc vyplatená Talianskom od 1. januára 1992 na účely kompenzácií za vykonávanie verejnej služby spoločnostiam Siremar, Saremar a Toremar je kompatibilná so spoločným trhom v súlade s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

Od 1. januára 2004 musí byť pre všetky činnosti verejnej služby, ktorými Taliansko poverilo spoločnosti Siremar, Saremar a Toremar, vedené oddelené účtovníctvo pre každú zo zainteresovaných trás.

— Článok 3

Pomoc poskytovaná Talianskom spoločnosti Caremar od 1. januára 1992 na účely kompenzácií za vykonávanie verejnej služby je kompatibilná so spoločným trhom v súlade s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

Do 1. septembra 2004 a nie neskôr sa Taliansko zaväzuje:

a) zrušiť pomoc vyplácanú spoločnosti Caremar za vykonávanie pravidelných služieb zrýchlenej osobnej dopravy na trase Neapol – Capri;

b) nechať znížiť, čo sa týka ponuky miest, kapacitu pravidelných služieb zrýchlenej osobnej dopravy na linke Neapol – Procida – Ischia z 1 142 260 na 633 200 miest počas zimného obdobia a zo 683 200 na 520 400 miest počas letného obdobia;

c) obmedziť pomoc poskytovanú spoločnosti Caremar za vykonávanie pravidelných služieb zrýchlenej osobnej dopravy na linke Neapol – Procida – Ischia na pokrytie čistých schodkov z prevádzky služieb;

d) nechať účtovať oddelene, pre každú zo zainteresovaných trás, všetky činnosti verejnej služby, ktoré Taliansko určilo vykonávať spoločnosti Caremar.

— Článok 4

Záväzky ohľadom zníženia kapacity podľa článku 3 sú prijaté medziministerským výnosom, ktorý primerane upravuje Päťročný plán regionálnych spoločností na obdobie 2005 – 2008.

([6]) Rozhodnutie Komisie 2005/163/ES zo 16. marca 2004 o štátnej pomoci poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 53, 26.2.2005, s. 29).

— Článok 5

Komisii sa predbežne oznamuje akákoľvek trvalá, čiastočná alebo celková zmena úrovne služieb ponúkaných spoločnosťami Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar a Caremar, ktorá by spôsobila zvýšenie pomoci.“

1.2. **Rozsudok Všeobecného súdu, ktorým sa zrušuje rozhodnutie z roku 2005**

(14) Tri žaloby napádajúce rozhodnutie z roku 2005 boli podané na Všeobecný súd i) spoločnosťou Tirrenia, ktorá v roku 2004 kúpila aktívne obchodné činnosti spoločnosti Adriatica (vec T-265/04), ii) spoločnosťami Caremar, Saremar, Siremar a Toremar (vec T-292/04) a iii) konkurenčnou spoločnosťou Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (Vec T-504/04).

(15) Všeobecný súd rozsudkom zo 4. marca 2009 v spojených veciach T-265/04, T-292/04 a T-504/04 (ďalej len „rozsudok z roku 2009“) ([7]) zrušil rozhodnutie z roku 2005.

(16) Všeobecný súd v rozsudku konkrétne rozhodol, že Komisia neuviedla dostatočné dôvody na to, aby sa pomoc mohla považovať za novú namiesto toho, aby bola považovaná za existujúcu pomoc, ako tvrdili žalobcovia. Súd konkrétne usúdil, že Komisia dostatočne neodôvodnila, prečo sa domnieva, že Taliansko pomoc neposkytovalo už pred nadobudnutím účinnosti Zmluvy o ES, keďže talianske orgány počas konania tvrdili, že dotknutá pomoc bola založená na ustanoveniach kráľovských dekrétov prijatých v roku 1936. Súdny dvor sa navyše domnieval, že Komisia nevenovala dostatočnú pozornosť tvrdeniam talianskych orgánov predneseným v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania, podľa ktorých následné zmeny príslušného právneho rámca výhradne viedli k zníženiu celkovej výšky pomoci ([8]).

(17) Po druhé Všeobecný súd rozhodol, že Komisia neuplatnila článok 4 ods. 3 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 ([9]) (ďalej len „nariadenie o námornej kabotáži“), v ktorom sa stanovuje, že existujúce zmluvy o výkone vo verejnom záujme zostanú v platnosti do dátumu uplynutia ich platnosti. Všeobecný súd sa domnieval, že náhrada vyplatená regionálnym spoločnostiam skupiny Gruppo Tirrenia na základe pôvodných dohôd za prevádzku kabotážnych trás predstavovala existujúcu pomoc vzhľadom na to, že Komisia už rozhodla, že táto náhrada nepresiahla úroveň potrebnú na financovanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme ([10]).

1.3. **Postup po zrušení rozhodnutia z roku 2005**

(18) Listom zo 7. apríla 2010 Komisia vyzvala talianske orgány, aby predložili svoje pripomienky k zrušeniu rozhodnutia z roku 2005 a aby poskytli všetky informácie potrebné na dôkladné posúdenie dotknutých opatrení. Konkrétne talianske orgány požiadala, aby poskytli i) informácie o prevádzke medzinárodných trás spoločnosťami Adriatica a Saremar, a to najmä informácie o období prevádzky, právnom akte, ktorým sa stanovujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, a prvkoch služby: pravidelnosť, kapacita, frekvencia, typ lode, ako aj prípadné neskoršie zmeny záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, a ii) opis mechanizmu náhrad a všetkých neskorších úprav metodiky výpočtu náhrad a výnosov z investovaného kapitálu, ako aj opis účinku týchto úprav na výšku náhrad.

(19) V rovnaký deň Komisia takisto požiadala zainteresované strany, ktoré boli účastníkmi konania, ktoré viedlo k prijatiu rozhodnutia z roku 2005, aby v tejto veci predložili svoje pripomienky. Komisii boli doručené iba pripomienky od príjemcov opatrení, ktoré boli predmetom rozhodnutia z roku 2005. Tieto pripomienky boli postúpené talianskym orgánom, aby sa k nim mohli vyjadriť.

(20) Keďže talianske orgány nereagovali na list zo 7. apríla 2010, Komisia ich listom z 22. júna 2010 upozornila, aby poskytli požadované informácie.

(21) Talianske orgány v liste z 27. júla 2010 poskytli určité vysvetlenia týkajúce sa právnych predpisov vzťahujúcich sa na režim služieb vo verejnom záujme v odvetví námornej dopravy v Taliansku.

([7]) Rozsudok zo 4. marca 2009, *Tirrenia di Navigazione SpA a iní proti Komisii Európskych spoločenstiev*, T-265/04, ECLI: EU:T:2009:48.

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

([9]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

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

(22) Komisia listom z 22. decembra 2010 požiadala talianske orgány, aby poskytli tieto doplňujúce informácie:

a) ročná náhrada poskytnutá spoločnostiam Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar a Caremar v období 2001 – 2008 (vrátane rozpisu zohľadňovaných nákladov každej z uvedených spoločností);

b) výška zisku, metodika výpočtu a odôvodnenie, že túto sumu je možné považovať za primeranú vzhľadom na riziká spoločností pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme, a to za roky 1992 – 2008;

c) podľa dohôd, ktoré s Talianskom v roku 1991 uzatvorili spoločnosti Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar a Caremar, sa trasy a prístavy, ktoré majú byť obsluhované, druh a kapacita plavidiel pridelených na predmetné námorné spojenia, frekvencie a cestovné tarify, ktoré sa mali platiť, mali určiť v päťročných plánoch. Talianske orgány boli požiadané, aby Komisii predložili päťročné plány za obdobia 2000 – 2004 a 2005 – 2008, ktoré jej neboli poskytnuté v čase prípravy rozhodnutia z roku 2005;

d) talianske orgány boli požiadané, aby uviedli, či boli dodržané podmienky uložené rozhodnutím z roku 2005 ([11]).

(23) Komisia listom z 29. júna 2011 opäť vyzvala talianske orgány, aby poskytli požadované informácie. Komisia výslovne upozornila talianske orgány, že v prípade neposkytnutia požadovaných informácií v uvedenej lehote vydá príkaz na poskytnutie informácií v súlade s článkom 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ([12]) (ďalej len „procesné nariadenie“).

(24) Talianske orgány listom z 19. júla 2011 poskytli určité vysvetlenia týkajúce sa bodov a), c) a d) žiadosti Komisie z 22. decembra 2010. Predovšetkým poskytli informácie o ročnej náhrade poskytnutej spoločnosti Adriatica v období 2001 – 2004 a spoločnostiam Saremar, Toremar, Siremar a Caremar v období 2001 – 2008, potvrdili dodržiavanie podmienok uložených rozhodnutím z roku 2005 a poskytli vysvetlenie, že namiesto päťročných plánov na obdobia 2000 – 2004 a 2005 – 2008 sa prijali ad hoc racionalizačné opatrenia, ktorých cieľom bolo priblížiť služby potrebám miestnych spoločenstiev, ale bez toho, aby sa podstatne zmenil systém služieb vo verejnom záujme. Pokiaľ ide o úroveň zisku, talianske orgány vysvetlili, že vzhľadom na to, že od prijatia rozhodnutia z roku 2005 uplynulo veľa času, a najmä vzhľadom na časový rámec a komplexnosť požadovaných informácií nemohli pohotovo získať tieto informácie z archívov ministerstva. Preto nebolo možné úplne odpovedať na list Komisie z 22. decembra 2010.

(25) V júni 2012 sa uskutočnilo stretnutie s talianskymi orgánmi s cieľom doplniť spis vo veci a umožniť Komisii, aby dokončila posúdenie dotknutých opatrení. Počas tohto stretnutia Komisia požiadala o podrobné údaje predovšetkým na to, aby zistila, či dotknuté spoločnosti nedostávali nadmernú náhradu.

(26) Vzhľadom na skutočnosť, že informácie poskytnuté talianskymi orgánmi po tomto stretnutí neboli dostačujúce na to, aby Komisia mohla dokončiť svoje posúdenie, 7. novembra 2012 poslala Taliansku novú žiadosť o informácie týkajúce sa:

a) náhrady poskytnutej spoločnostiam Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar a Caremar v období 1992 – 2008 a primeraného zisku, ktorý im bol na toto obdobie povolený;

b) zoznamu medzinárodných trás obsluhovaných spoločnosťami Adriatica/Tirrenia a Saremar na základe pôvodných dohôd a dĺžky prevádzky trás týmito spoločnosťami;

c) účinného presadzovania ustanovení o vymáhaní uvedených v rozhodnutí z roku 2005;

([11]) Konkrétne: i) povinnosť od roku 2004 viesť oddelené účtovníctvo pre každú trasu obsluhovanú vo verejnom záujme spoločnosťami Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar a Caremar; ii) zrušenie pomoci spoločnosti Caremar na poskytovanie služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy na trase Neapol – Capri; iii) zníženie pomoci spoločnosti Caremar na poskytovanie služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy na trase Neapol – Procida – Ischia na pokrytie čistej prevádzkovej straty z prevádzky trasy; iv) zníženie kapacity pravidelných služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy na trase Neapol – Procida – Ischia.

([12]) Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

d) dodržiavania podmienok stanovených v článku 2 ods. 1 rozhodnutia Komisie 2005/842/ES ([13]) (ďalej len „rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005“);

e) záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti Adriatica týkajúcich sa obsluhy trasy Janov – Termini Imerese, stavu hospodárskej súťaže na trase a dĺžky prevádzky trasy spoločnosťou Adriatica/Tirrenia v rámci režimu služieb vo verejnom záujme po roku 2004;

f) skutočnosti, či sa niektorá zo spoločností dostala do ťažkostí v zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“) ([14]) a v ktorom období.

(27) Talianske orgány v liste zo 7. decembra 2012 poskytli neúplné odpovede na otázky, ktoré položila Komisia. Taliansko konkrétne na uvedené otázky odpovedalo takto:

a) pokiaľ ide o náhradu a primeraný zisk v období 1992 – 2008, talianske orgány poskytli:

i) účtovníctvo za obdobie 1999 – 2001 podľa jednotlivých trás za každú spoločnosť;

ii) ročnú mieru zisku povolenú spoločnosti Adriatica v období 1999 – 2003 a ostatným regionálnym spoločnostiam v období 1998 – 2003. Ročná miera zisku spoločnosti Saremar za rok 1999 poskytnutá nebola;

iii) výšku strát, ktoré boli skutočne nahradené každý rok v období 2004 – 2008 za prevádzku trás obsluhovaných spoločnosťou Adriatica/Tirrenia;

iv) účtovníctvo za obdobie 2004 – 2008 podľa jednotlivých trás za každú spoločnosť s výnimkou spoločnosti Saremar. Účtovníctvo za jednotlivé trasy bolo v prípade spoločnosti Toremar poskytnuté iba za roky 2005, 2006 a 2007 a v prípade spoločnosti Siremar len za rok 2006. Ročná miera zisku za roky 2004 – 2008 nebola poskytnutá za žiadnu z regionálnych spoločností;

b) pokiaľ ide o zoznam medzinárodných trás obsluhovaných spoločnosťami Adriatica/Tirrenia a Saremar na základe pôvodných dohôd a dĺžku prevádzky trás týmito spoločnosťami, Taliansko neposkytlo dátumy ukončenia prevádzky trasy Terst – Drač. Na podporu tvrdenia, že prevádzka na trase Santa Teresa di Gallura – Bonifacio sa začala pred rokom 1989, neboli predložené žiadne listinné dôkazy;

c) pokiaľ ide o vymáhanie pomoci, ktorá bola rozhodnutím z roku 2005 vyhlásená za nezlučiteľnú, Taliansko potvrdilo, že nezlučiteľná pomoc poskytovaná spoločnosti Adriatica v období od januára 1992 do júla 1994 na prevádzku spojenia Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras v celkovej výške 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR istiny a 5 443 790 EUR úrokov, ktoré sa začali počítať od 1. januára 1992) bola vrátená 31. decembra 2006. Príjemca pomoc splatil až 26. marca 2007. Orgány neposkytli žiadne údaje o zaplatených úrokoch za obdobie od 1. januára 2007 do 26. marca 2007;

d) v súvislosti s dodržiavaním podmienok stanovených v článku 2 ods. 1 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 neboli poskytnuté nijaké informácie;

e) v súvislosti s trasou Janov – Termini Imerese Taliansko vysvetlilo, že prevádzka tejto trasy bola v roku 2005 prerušená a v roku 2006 bola ukončená. O stave hospodárskej súťaže na trase neboli poskytnuté nijaké informácie;

f) v súvislosti s možným označením spoločností za spoločnosti v ťažkostiach podľa usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Taliansko potvrdilo, že spoločnosti v príslušnom období neprijímali pomoc na záchranu, neposkytlo však konečné potvrdenie o tom, či by kedykoľvek počas platnosti pôvodných dohôd bolo možné niektorú zo spoločností považovať za spoločnosť v ťažkostiach.

(28) Ďalšia pripomienka bola talianskym orgánom zaslaná 28. januára 2013 a obsahovala žiadosť, aby bezodkladne predložili všetky v minulosti vyžiadané informácie. Komisia opäť upozornila talianske orgány, že v prípade neposkytnutia požadovaných informácií v uvedenej lehote vydá príkaz na poskytnutie informácií v súlade s článkom 10 ods. 3 procesného nariadenia.

(29) Komisia sa 11. marca 2013 rozhodla v súlade s článkom 10 ods. 3 procesného nariadenia Taliansku nariadiť poskytnutie informácií požadovaných v listoch z 22. decembra 2010 a zo 7. novembra 2012.

([13]) Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES (v súčasnosti článok 106 ods. 2 ZFEÚ) na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

([14]) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.

(30) Taliansko na príkaz na poskytnutie informácií odpovedalo 10. apríla 2013. Poskytlo informácie o prevádzkových nákladoch a príjmoch a o ročnej subvencii (formou rozdielu medzi nákladmi a príjmami, bez marže pre prevádzkovateľa) všetkých spoločností po roku 2004. Taliansko neodpovedalo na zvyšné požiadavky v rozhodnutí Komisie o príkaze.

(31) Komisia 16. októbra 2015 požiadala Taliansko o poskytnutie doplňujúcich informácií o fúzii spoločnosti Adriatica so spoločnosťou Tirrenia, konkrétne aby Taliansko poskytlo podrobné údaje o predaji majetku spoločnosti Adriatica a o podmienkach viazaných na fúziu. Talianske orgány odpovedali 4. novembra 2015, a to listom z 22. októbra 2015, v tom zmysle, že rozhodnutím z 18. marca 2004 spoločnosť Tirrenia nadobudla aktívne obchodné činnosti svojej dcérskej spoločnosti a že fúzia nemala vplyv na činnosti vykonávané spoločnosťou Adriatica podľa pôvodných dohôd ani neviedla k zmene náhrad stanovených v týchto dohodách.

(32) Komisia 18. októbra 2018 požiadala Taliansko o vysvetlenia v súvislosti s náhradou vyplatenou za trasu Bari – Drač a s presnou sumou pomoci (istina a úroky), ktorú talianske orgány vymohli a ktorá bola poskytnutá na prevádzku trasy Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras v rokoch 1992 – 1994. V odpovedi z 21. decembra 2018 Taliansko vysvetlilo, že za služby poskytované na trase Bari – Drač v rokoch 2002 – 2008 nebola vyplatená žiadna náhrada, a potvrdilo, že vrátená suma nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti Adriatica v období od januára 1992 do júla 1994 za prevádzku trasy Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras vo výške 8 651 600 EUR nezahŕňala úroky za obdobie od 1. januára 2007 do 26. marca 2007.

1.4. **Prípady štátnej pomoci po uplynutí platnosti pôvodných dohôd**

(33) Od januára 2009 spoločnosti Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar a Caremar poskytovali služby námornej dopravy podľa pôvodných dohôd, ktorých platnosť bola predĺžená, a to takto:

a) v zákonnom dekréte č. 207 z 30. decembra 2008, ktorý bol zmenený na zákon č. 14 z 27. februára 2009, sa stanovuje predĺženie pôvodných dohôd do konca roka 2009;

b) podľa článku 19b zákonného dekrétu č. 135 z 25. septembra 2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166 z 20. novembra 2009 (ďalej len „zákon z roku 2009“), sa pôvodné dohody ďalej predĺžili až do 30. septembra 2010, keď Taliansko chcelo dokončiť proces privatizácie spoločností skupiny Gruppo Tirrenia;

c) v zákone č. 163 z 1. októbra 2010, ktorým sa mení zákonný dekrét č. 125 z 5. augusta 2010, sa naposledy stanovuje ďalšie predĺženie pôvodných dohôd až do skončenia procesu privatizácie.

(34) Na základe zákona z roku 2009 mali byť nové dohody/zmluvy o službách vo verejnom záujme zverené nadobúdateľom týchto spoločností.

(35) Komisia na základe niekoľkých doručených sťažností 5. októbra 2011 začala formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s viacerými opatreniami, ktoré prijal taliansky štát v prospech spoločností bývalej skupiny Gruppo Tirrenia, vrátane náhrady vyplatenej spoločnostiam na základe predĺženia pôvodných dohôd uvedených vyššie a potenciálnej pomoci v rámci privatizácie ([15]). Rozšírenie formálneho vyšetrovacieho konania bolo prijaté 19. decembra 2012 ([16]). Uvedené opatrenia sú predmetom samostatného vyšetrovania v rámci prípadov SA.32014, SA.32015 a SA.32016, a nie sú preto zahrnuté do tohto rozhodnutia.

1.5. **Rozsah tohto rozhodnutia**

(36) Toto rozhodnutie sa týka iba subvencií, ktoré regionálne spoločnosti prijali v období 1992 – 2008, a nie sú ním dotknuté žiadne iné prebiehajúce prípady štátnej pomoci vrátane formálnych vyšetrovacích konaní týkajúcich sa náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatenej uvedeným spoločnostiam po roku 2009 na základe predĺžených pôvodných dohôd (pozri veci SA.32014, SA.32015 a SA.32016).

(37) Toto rozhodnutie sa vzťahuje výhradne na aspekty štátnej pomoci a nie je ním dotknuté uplatňovanie ostatných ustanovení zmluvy, najmä pokiaľ ide o právo v oblasti verejného obstarávania a koncesií na vykonávanie služieb.

([15]) Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18.
([16]) Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58.

2. **PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ**

2.1. **Príjemcovia a trhy, na ktorých pôsobia**

2.1.1. *Adriatica*

(38) Spoločnosť Adriatica prevádzkovala medzinárodné trasy medzi Talianskom a Gréckom, Albánskom a bývalou Juhosláviou, ako aj sieť miestnych kabotážnych spojení so Sicíliou (iba nákladná doprava) a súostrovím Tremitských ostrovov.

(39) Prevažná časť osobnej dopravy spoločnosti Adriatica bola sústredená na medzinárodné spojenia s Albánskom a na kabotážne spojenia so súostrovím Tremitských ostrovov ([17]). Z hľadiska nákladnej dopravy sa viac ako 90 % celkového objemu dopravy spoločnosti Adriatica týka kabotážnych spojení na Sicíliu a medzinárodných spojení (tie druhé menované tvorili 67 % celkovej nákladnej dopravy spoločnosti) ([18]).

(40) Spoločnosť Adriatica bola vystavená rozličným úrovniam konkurencie na rôznych trasách, ktoré obsluhovala.

(41) Pokiaľ ide o medzinárodné spojenia:

— trasu Bari – Drač (Albánsko) obsluhovala po celý rok spoločnosť Adriatica a iní prevádzkovatelia vrátane jedného prevádzkovateľa z Únie (ale iba počas vrcholnej sezóny),

— trasu Ancona – Split (Chorvátsko) obsluhovala spoločnosť Adriatica a traja ďalší prevádzkovatelia, medzi ktorými bol od roku 2001 aj jeden prevádzkovateľ z Únie (ale iba počas hlavnej sezóny),

— trasu Bari – Dubrovník (Chorvátsko) obsluhovala spoločnosť Adriatica iba v období 1997 – 1998 spoločne s jedným prevádzkovateľom z krajiny mimo Únie,

— trasu Bari – Bar (Čierna Hora) obsluhovala spoločnosť Adriatica iba v období 1997 – 1998 spoločne s dvomi prevádzkovateľmi z krajín mimo Únie,

— trasu Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras (Grécko) obsluhovala spoločnosť Adriatica do roku 2004 (ale s prerušením medzi rokmi 2000 až 2004) ([19]) spoločne s ostatnými prevádzkovateľmi vrátane prevádzkovateľov z Únie,

— na trasách Ancona – Drač (Albánsko), Ancona – Bar (Čierna Hora) a Terst – Drač (Albánsko) nemala spoločnosť Adriatica žiadnu konkurenciu.

(42) Pokiaľ ide o kabotážne spojenia:

— na trasách spájajúcich niekoľko ostrovov v súostroví Tremitských ostrovov bola spoločnosť Adriatica vystavená konkurencii iných talianskych prevádzkovateľov, zväčša počas hlavnej sezóny,

— na trasách nákladnej dopravy Janov – Termini Imerese a Ravenna – Catania spoločnosť Adriatica konkurovala iným talianskym prevádzkovateľom,

— na trasách nákladnej dopravy Benátky – Catania a Livorno – Catania spoločnosť Adriatica nemala žiadnu konkurenciu.

2.1.2. *Saremar*

(43) Spoločnosť Saremar obsluhovala miestne kabotážne spojenia s ostrovmi nachádzajúcimi sa severovýchodne a juhozápadne od Sardínie zároveň s medzinárodnou trasou Santa Teresa di Gallura – Bonifacio medzi Sardíniou a Korzikou.

(44) Na týchto trasách predstavujú činnosti spoločnosti Saremar 64 % trhu osobnej dopravy a 70 % trhu nákladnej dopravy.

([17]) Z 596 943 cestujúcich prepravených spoločnosťou Adriatica v roku 2000 ich 397 146 cestovalo na trasách na strednom a dolnom Jadrane (z nich 334 639 medzi Talianskom a Albánskom) a 161 024 na spojeniach so súostrovím Tremitských ostrovov.

([18]) Zo 779 223 bežných metrov tovaru prepraveného spoločnosťou Adriatica v roku 2000 bolo 306 124 metrov prepravených na trasách stredného a dolného Jadranu (z toho 235 542 medzi Talianskom a Albánskom) a 473 099 na trasách na Sicíliu.

([19]) Spoločnosť Adriatica prerušila svoje činnosti na tejto trase v októbri 1999 na základe žiadosti talianskeho ministerstva dopravy. V období 2000 až 2004 spoločnosť Adriatica neposkytovala služby na tejto trase s použitím vlastných plavidiel a svoje činnosti obmedzila na zabezpečovanie služieb osobnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje Medzinárodný dohovor zo 7. februára 1970 týkajúci sa prepravy cestujúcich a batožiny po železnici (CIV), ktorého je spoločnosť Adriatica členom, prostredníctvom zmlúv s tretími stranami.

(45) S výnimkou trasy Santa Teresa di Gallura – Bonifacio (ktorá meria 10 námorných míľ) boli trasy obsluhované spoločnosťou Saremar (La Maddalena – Palau, Carloforte – Calasetta, Carloforte – Portovesme) pomerne krátke s priemernou dĺžkou päť námorných míľ. Táto skutočnosť v kombinácii s frekvenciou každodenných plavieb vykazovali charakteristiky dosť podobné charakteristikám systému prímestskej dopravy určenej na zaručenie zásobovania a prepravy obyvateľov blízkych ostrovov ([20]). Špecifickosť tohto trhu vyplývala aj z miestnych zemepisných charakteristík a námorných meteorologických podmienok, ktoré si vyžadovali určitý druh lodí, ktoré nie sú vhodné na použitie na inom mieste pre iný druh plavby.

(46) Spoločnosť Saremar bola vystavená konkurencii iných talianskych prevádzkovateľov na troch zo štyroch trás, ktoré obsluhovala, vrátane spojenia medzi Sardíniou a Korzikou.

2.1.3. *Toremar*

(47) Spoločnosť Toremar obsluhovala trasy námornej kabotáže medzi pevninou a Toskánskymi ostrovmi (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa a Giglio). Spoločnosť spravovala v podstate sieť miestnych služieb, ktorých frekvencie a cestovný poriadok mali uspokojovať požiadavky na zásobovanie a prepravu ostrovného obyvateľstva. Vlastnosti siete služieb, ktoré zabezpečovala spoločnosť Toremar, umožňovali porovnať ju so sieťou služieb miestnej prímestskej dopravy.

(48) Na dvoch zo šiestich trás obsluhovaných spoločnosťou Toremar pôsobili aj iní talianski prevádzkovatelia, ktorí boli aktívni počas celého roka.

2.1.4. *Siremar*

(49) Spoločnosť Siremar obsluhovala miestne spojenia medzi prístavmi na Sicílii a menšími ostrovmi, ktoré ju obkolesujú (Liparské ostrovy, Pelagické ostrovy, Egadské ostrovy, Ustica a Pantelleria).

(50) Spojenia so súostrovím Liparských ostrovov na sever od Sicílie siahali až na pevninu (Neapol). Táto sieť trás má čisto miestny charakter. Vo všeobecnosti krátke plavby, frekvencia a cestovný poriadok mali za cieľ uspokojovať potreby prepravy obyvateľov ostrovov. Doprava na Liparské ostrovy, na ktorých má trvalé bydlisko 12 000 obyvateľov, z ktorých 9 000 žije na hlavnom ostrove Lipari, bola v tom čase zabezpečovaná piatimi spojeniami prevádzkovanými spoločnosťou Siremar s odchodmi zo sicílskeho prístavu Milazzo. Spoločnosť Siremar poskytovala služby počas celého roka prostredníctvom kombinovaných plavidiel na prepravu cestujúcich a automobilov a vysokorýchlostných osobných plavidiel. Na štyroch z piatich trás spoločnosti Siremar konkuroval jeden taliansky prevádzkovateľ, a to prostredníctvom kombinovaných plavidiel s nízkou kapacitou, kým ďalší konkurent pôsobil v rámci služieb vysokorýchlostnej prepravy na troch trasách mimo sezóny a na štyroch počas hlavnej sezóny.

(51) Pokiaľ ide o spojenie s tromi Egadskými ostrovmi, spoločnosť Siremar prevádzkovala celoročné spojenia zo sicílskeho prístavu Trapani prostredníctvom jedného kombinovaného plavidla na prepravu cestujúcich a vozidiel a dvoch vysokorýchlostných plavidiel. Na tomto trhu boli prítomní dvaja súkromní talianski prevádzkovatelia; prvý ponúkal iba služby nákladnej dopravy, kým druhý poskytoval služby vysokorýchlostnej prepravy.

(52) Spoločnosť Siremar nebola na ostatných trasách, ktoré obsluhovala z prístavov Palermo a Agrigento, vystavená žiadnej konkurencii zo strany súkromných prevádzkovateľov. Spoločnosť teda bola jediným prepravcom, ktorý zabezpečoval prepravu obyvateľov príslušných ostrovov.

2.1.5. *Caremar*

(53) Spoločnosť Caremar prevádzkovala sieť miestnych námorných spojení medzi kontinentálnymi prístavmi Neapolského zálivu (Neapol, Sorrento a Pozzuoli) a Kampánskymi ostrovmi (Capri, Ischia, Procida) a medzi kontinentálnymi prístavmi Formia a Anzio (Lazio) a menšími ostrovmi Ponza a Ventotene. Služby, ktoré poskytovala, mali hlavne uspokojovať požiadavky na prepravu miestnych komunít a možno ich prirovnať k sieti prímestskej dopravy, čo sa týka frekvencie a cestovného poriadku, najmä pokiaľ ide o dopravu v Neapolskom zálive.

(54) Spoločnosť Caremar v Neapolskom zálive pôsobila v konkurencii s inými súkromnými talianskymi prevádzkovateľmi na trasách Capri – Neapol, Capri – Sorrento, Ischia – Neapol a Procida – Neapol.

(55) Naproti tomu na spojeniach s ostrovmi Ponza a Ventotene, ktoré spoločnosť Caremar prevádzkovala a ktoré obsluhovala celoročne prostredníctvom kombinovaných plavidiel na prepravu cestujúcich a automobilov, nebola vystavená žiadnej konkurencii. Konkurenciu pre ňu však predstavoval súkromný prevádzkovateľ služieb vysokorýchlostnej prepravy poskytovaných na trasách Ponza – Formia a Ventotene – Formia.

([20]) Na štyroch pravidelných trasách, ktoré spoločnosť obsluhovala, bol zaznamenaný v časovom intervale od 6. do 22. hodiny v priemere jedna plavba za hodinu.

2.2. **Náhrady za služby vo verejnom záujme**

2.2.1. *Legislatívny rámec*

(56) V záujme dodržania rozsudku z roku 2009 sa platný právny rámec na vnútroštátnej úrovni podrobne uvádza v odôvodneniach 57 – 93.

2.2.1.1. Právne predpisy, ktoré sa v rámci rozhodnutia z roku 2005 neskúmali

— Kráľovské dekréty č. 2081 a č. 2082 zo 7. decembra 1936

(57) Kráľovskými dekrétmi č. 2081 a č. 2082 zo 7. decembra 1936 (ďalej len „dekréty z roku 1936“) bolo zriadených niekoľko trás národného záujmu (*linee di interesse nazionale*) a boli predpísané ustanovenia týkajúce sa finančných zásahov potrebných na zabezpečenie ich fungovania.

(58) S cieľom zabezpečiť požadovanú úroveň služieb na trasách národného záujmu boli kráľovským dekrétom č. 2081 zo 7. decembra 1936 (ďalej len „dekrét č. 2081/1936“) zriadené štyri spoločnosti: Italia (so sídlom v Janove), Lloyd Triestino (so sídlom v Terste), Tirrenia (so sídlom v Neapole) a Adriatica (so sídlom v Benátkach). Podľa kráľovského dekrétu č. 2082 zo 7. decembra 1936 (ďalej len „dekrét č. 2082/1936“) mala novozaložená spoločnosť vo verejnom vlastníctve (*Finmare*) vlastniť kontrolný podiel v týchto spoločnostiach.

(59) Trasy národného záujmu boli rozdelené na štyri sektory na základe geografického kritéria. Hoci niektoré trasy národného záujmu predstavovali vnútroštátne spojenia medzi pevninou a významnými talianskymi ostrovmi, väčšinu trás tvorili medzinárodné trasy spájajúce Taliansko s americkým a africkým kontinentom. Podľa článku 3 ods. 4 dekrétu č. 2081/1936 bolo poskytovanie služieb námornej dopravy v každom z uvedených štyroch sektorov zverené na dvadsaťročné obdobie (od 1. januára 1937) štyrom novozaloženým spoločnostiam, a to takto:

a) sektor I (Amerika): Italia;

b) sektor II (Afrika za Suezským prieplavom a za Gibraltárskym prielivom, Ázia za Suezským prieplavom a Austrália): Lloyd Triestino;

c) sektor III (Tyrrhenské more a Líbya, prístavy talianskeho periplu, západná časť Stredozemného mora, severná Európa za Gibraltárskym prielivom): Tirrenia;

d) sektov IV (Jadranské more a východná časť Stredozemného mora): Adriatica.

(60) V článku 6 dekrétu č. 2081/1936 bola stanovená možnosť neskoršieho rozšírenia zoznamu trás národného záujmu prostredníctvom ministerského výnosu za predpokladu, že sa spoločnostiam zriadeným dekrétmi z roku 1936 pridelí akákoľvek nová trasa.

(61) V tom istom článku sa stanovilo, že ak to bude potrebné na účely poskytovania služieb námornej dopravy na dotknutých trasách, uvedeným spoločnostiam sa môže poskytnúť príspevok z verejných zdrojov na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených na dvadsať rokov. Preto sa ustanovilo, že výška verejných subvencií sa určí v zmluvách o službách vo verejnom záujme uzatvorených na dvadsať rokov.

(62) Podľa článku 7 dekrétu č. 2081/1936 sa príspevok z verejných zdrojov môže každé štyri roky preskúmať na základe niekoľkých podmienok. Cieľom tohto ustanovenia bolo zabezpečiť, že spoločnosti budú obsluhovať viac než 75 % trás, ktorých prevádzkou boli poverené, a že priemerná zisková marža povolená na ich činnosti bude v rozsahu od 4 % do 8 %. V dekrétoch z roku 1936 nebol podrobne uvedený celkový rozpočet schémy financovania.

(63) V kráľovskom dekréte č. 781 z 12. mája 1938 sa stanovila možnosť meniť prostredníctvom ministerských výnosov zoznam trás národného záujmu stanovený v článku 2 dekrétu č. 2081/1936 (a schválený ministerským dekrétom z 5. januára 1937). Ministerským dekrétom z 20. decembra 1938 sa zaviedli určité úpravy týkajúce sa zoznamu trás.

(64) Platnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených v súlade s dekrétom č. 2081/1936 uplynula 31. decembra 1956. Taliansky legislatívny orgán následne predĺžil ich platnosť do 30. júna 1962 ([21]).

— Zákon č. 34 z 5. januára 1953 a zákon č. 178 z 26. marca 1959

(65) Zákonom č. 34 z 5. januára 1953 (ďalej len „zákon č. 34/1953“) a zákonom č. 178 z 26. marca 1959 (ďalej len „zákon č. 178/1959“), ktorými sa upravujú poštové a obchodné námorné služby na miestnej úrovni, bolo ministerstvo pre obchodné loďstvo poverené vyhlásením verejných súťaží, ktorých cieľom bolo poverenie súkromných spoločností poskytovaním služieb súvisiacich s prepravou poštových zásielok a balíkov a poskytovaním obchodných služieb čisto miestneho charakteru.

(66) Zákonom č. 34/1953 sa stanovili štyri subvencované sektory, ktoré mali byť zverené na základe samostatných verejných súťaží: a) Toskánske ostrovy; b) Kampánske ostrovy a Pontinské ostrovy; c) Liparské ostrovy; d) Egadské ostrovy, Pelagické ostrovy, Ustica a Pantelleria. Na základe zákona č. 178/1959 boli pridané tieto subvencované sektory: e) stredná časť Jadranského mora; f) horná časť Jadranského mora.

(67) Podľa článku 4 zákona č. 34/1953 sa subvencie poskytované štátom na prevádzku uvedených služieb mali odsúhlasiť v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených na dvadsať rokov. Rovnaké ustanovenie sa týka aj trás podľa zákona č. 178/1959.

— Zákon č. 600 z 2. júna 1962

(68) Zákonom č. 600 z 2. júna 1962 (ďalej len „zákon č. 600/1962“) bol reorganizovaný režim námorných služieb vo verejnom záujme v Taliansku.

(69) Konkrétne sa v článku 2 zákona č. 600/1962 stanovilo, že nové zmluvy o službách vo verejnom záujme sa mali uzatvárať medzi ministerstvom pre obchodné loďstvo a spoločnosťami Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia a Adriatica. Tieto zmluvy sa mali uzatvoriť na dvadsať rokov a obsahovať: i) zoznam trás národného záujmu, ii) podrobný opis záväzkov služieb vo verejnom záujme uložených spoločnostiam obsluhujúcim trasy a iii) podrobné pravidlá týkajúce sa náhrady, ktorú by štát mohol poskytnúť na prevádzku dotknutých trás. Tieto zmluvy mali nadobudnúť účinnosť 1. júla 1962.

(70) Celková suma náhrady z verejných prostriedkov, ktorá sa mala poskytnúť všetkým prevádzkovateľom povereným obsluhou trás, bola stanovená článkom 6 zákona č. 600/1962. Príspevok, ktorý sa mal poskytovať každému prevádzkovateľovi, sa mohol každé dva roky preskúmať v prípade zmien príjmu a nákladov prevádzkovateľa so zreteľom na kritériá uvedené v článku 8 uvedeného zákona. S cieľom zaviesť stimul na zvýšenie účinnosti sa stanovilo, že príspevok sa môže upraviť smerom nahor alebo nadol pod podmienkou, že odchýlky určitých príjmových a výdavkových položiek stanovených zákonom prekročia v absolútnej hodnote 1 % hrubých výnosov. Úprava sa mohla týkať iba prebytkovej časti tejto sumy.

2.2.1.2. Právne predpisy, ktoré sa skúmali v rámci rozhodnutia z roku 2005

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

(71) Zákonom č. 684 z 20. decembra 1974 o reštrukturalizácii námorných služieb významného národného záujmu (ďalej len „zákon č. 684/1974“) sa zrušuje dekrét č. 2081/1936 a zákon č. 600/1962 a všetky konfliktné alebo nezlučiteľné príkazy a stanovuje sa lehota ukončenia platnosti zmlúv uzatvorených podľa zákona č. 600/1962 dňa 31. decembra 1974.

(72) Zákonom č. 684/1974 sa zaviedlo rozlišovanie medzi trasami pre nákladnú dopravu (článok 4), trasami pre osobnú dopravu (článok 6) a spojeniami medzi veľkými a menšími talianskymi ostrovmi (článok 8).

(73) V súvislosti s námornými dopravnými spojeniami s veľkými a malými talianskymi ostrovmi sa v článku 8 vyžadoval súlad s požiadavkami týkajúcimi sa hospodárskeho a sociálneho rozvoja dotknutých regiónov, najmä v južnom Taliansku. Na tento účel sa v tom istom článku stanovilo, že spoločnostiam, ktoré boli vtedy súčasťou skupiny Finmare a boli poverené poskytovaním takýchto služieb, sa vyplatili subvencie v súlade so zmluvami o službách vo verejnom záujme uzatvorenými na dvadsať rokov.

([21]) Podľa zákonného dekrétu č. 1379 z 20. decembra 1956, zákonného dekrétu č. 444 z 25. júna 1957, zákona č. 351 z 26. mája 1959, zákona č. 32 z 2. februára 1961 a zákona č. 40 z 2. februára 1962.

(74) Podľa článku 9 museli zmluvy o službách vo verejnom záujme obsahovať zoznam trás, ktoré mali byť obsluhované, frekvenciu služieb, druh plavidiel určených na každú trasu a výšku príspevku z verejných zdrojov. Táto suma mohla podliehať ročnému preskúmaniu, ak pri aspoň jednom z prvkov nákladov, ktoré boli zohľadnené pri výpočte tejto sumy, bola zaznamenaná odchýlka viac než 5 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom.

(75) Pokiaľ ide o trasy pre osobnú dopravu, článkom 6 bola ukončená prevádzka spojení osobnej dopravy obsluhovaných spoločnosťami Italia, Lloyd Triestino, Adriatica a Tirrenia v lehote do troch rokov od nadobudnutia účinnosti zákona (tieto služby námornej dopravy boli v zákone označené ako *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). V článku 7 bola uznaná možnosť poskytovať náhradu zabezpečujúcu hospodársku rovnováhu týchto štyroch spoločností v súvislosti s týmito službami v uvedenom trojročnom období na základe ročných dohôd.

(76) Pokiaľ ide o trasy pre nákladnú dopravu, minister pre obchodné loďstvo v súlade s článkom 4 zákona č. 684/1974 získal oprávnenie poskytovať subvencie spoločnostiam skupiny Finmare, ktoré buď otvárali nové námorné trasy [článok 4 písm. a)], alebo ktoré prevádzkovali existujúce trasy [článok 4 písm. b)], ak pri existujúcich trasách nebolo možné, aby dosiahli hospodársku rovnováhu. Obidva typy subvencií sa mohli poskytovať na maximálne obdobie piatich rokov a subvencia na existujúce trasy sa musela poskytovať na základe ročných dohôd.

(77) V zákone č. 684/1974 neboli stanovené celkové rozpočtové prostriedky pridelené na rôzne schémy financovania, ktoré ním boli vytvorené.

(78) Dekrétom prezidenta republiky č. 501 z 1. júna 1979, ktorým sa vykonáva zákon č. 684/1974 v znení zmien (ďalej len „dekrét č. 501/1979“) ([22]), sa stanovili podrobné pravidlá uplatňovania zákona č. 684/1974. Článok 3 dekrétu č. 501/1979 obsahuje vysvetlenie, že na účely poskytnutia náhrady v súlade s článkom 7 zákona č. 684/1974 sa musia zohľadniť všetky vnútroštátne a medzinárodné trasy osobnej dopravy obsluhované spoločnosťami Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia a Adriatica.

(79) V článku 26 dekrétu č. 501/1979 sa stanovuje, že ročná náhrada za trasy osobnej dopravy (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) sa musí určiť na základe očakávaných nákladov a výnosov. V súlade s článkom 35 uvedeného dekrétu bolo možné vykonávať preskúmanie náhrady za trasy nákladnej dopravy každý rok do 30. júna, aby sa zabezpečila hospodárska rovnováha každej trasy. V článku 9 dekrétu č. 501/1979 sa stanovili rozličné prvky, ktoré treba zohľadniť pri výpočte subvencie vyplácanej spoločnostiam v súlade s článkom 4 písm. b) a s článkami 7 a 8 zákona č. 684/1974.

(80) V dekréte č. 501/1979 sa okrem toho stanovilo, že časy odchodov a príchodov na každej z trás obsluhovaných uvedenými spoločnosťami majú byť schválené prostredníctvom ministerského dekrétu, a stanovila sa požiadavka, aby spoločnosti nahradili lode staršie ako 18 rokov, pokiaľ ministerstvo výslovne neudelilo výnimku z tejto povinnosti. Používané plavidlá navyše mali byť na každú z trás, ktorých obsluha je vo verejnom záujme, pridelené individuálne. Toto obmedzenie, podľa ktorého mali spoločnosti povinnosť pravidelne obnovovať svoju flotilu, predstavovalo pre tieto spoločnosti špecifickú povinnosť.

(81) V súlade s článkom 40 dekrétu č. 501/1979 mal minister pre obchodného loďstvo právomoc určovať okrem pravidelných služieb aj vykonávanie doplnkových služieb určených na uspokojovanie mimoriadnych požiadaviek vo verejnom záujme alebo na vyrovnanie nárastu dopravy.

— Zákon č. 169 z 19. mája 1975

(82) Zákonom č. 169 z 19. mája 1975 o reorganizácii poštových a obchodných námorných služieb na miestnej úrovni (ďalej len „zákon č. 169/1975“) sa reorganizoval systém poštových a obchodných služieb vo verejnom záujme na miestnej úrovni.

(83) Konkrétne, článkom 1 boli zriadené tri regionálne spoločnosti, a to Caremar, Siremar a Toremar, a poslednej z nich bolo zverené plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme týkajúcich sa prepravy poštových zásielok a balíkov, ako aj poskytovanie obchodných služieb čisto miestneho charakteru. Článok 1 obsahoval aj požiadavku, aby si spoločnosť Tirrenia udržiavala účasť aspoň 51 % podielu na základnom imaní každej z týchto spoločností. V súlade s článkom 2 zákona č. 169/1975 môže minister pre obchodné loďstvo poskytovať subvencie regionálnym spoločnostiam, ako sa dohodlo v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených na dvadsať rokov.

([22]) Zmenený zákonom č. 373 z 23. júna 1977 o reštrukturalizácii služieb námornej dopravy významného národného záujmu.

— Zákon č. 856 z 5. decembra 1986

(84) Zákonom č. 856 z 5. decembra 1986 o normách pre reštrukturalizáciu verejného loďstva (skupina Finmare) a o opatreniach pre súkromnú lodnú dopravu (ďalej len „zákon č. 856/1986“) sa povoľujú určité úpravy režimu služieb námornej dopravy vo verejnom záujme.

(85) V článku 1 sa konkrétne stanovuje, že stratové trasy nákladnej dopravy, ktoré sú zásadné pre národné hospodárstvo, musia podliehať programu reštrukturalizácie a finančnej podpory zo strany štátu. Článok 2 umožňuje poskytovanie počiatočnej dotácie na obdobie najviac piatich rokov (od 1. januára 1985) pre tieto trasy. V prípade nadobudnutia novej lode bola poskytnutá päťročná počiatočná dotácia ohraničená výškou investície (odpisy a úroky).

(86) Pokiaľ ide o spojenia s malými a veľkými ostrovmi, článkom 11 boli zmenené kritériá výpočtu subvencií. Konkrétne vyrovnávacia subvencia mala byť vypočítaná na základe rozdielu medzi výnosmi a nákladmi, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, určená s odkazom na priemerné a objektívne parametre a mala zahŕňať primerané výnosy z investovaného kapitálu. Zmluvy o službách vo verejnom záujme museli obsahovať konkrétne podrobné informácie o prvkoch, ktoré sa mali zohľadniť pri výpočte subvencie, zároveň s úplným zoznamom subvencovaných trás, frekvencií a plavidiel, ktoré sa mali použiť. Subvencie podliehali schváleniu ministrov pre obchodné loďstvo, pre verejnú účasť a ministra financií. V článku 7 sa stanovovalo, že na obdobie prvých piatich rokov je možné poskytnúť dodatočné subvencie, aby sa zabezpečila hospodárska rovnováha príjemcov.

(87) Podľa článku 13 sa prevádzka trás námornej dopravy v hornej časti Jadranského mora pozdĺž pobrežia Istrie spoločnosťou Lloyd Triestino mala previesť na spoločnosť Adriatica. Okrem toho podľa odseku 4 tohto článku sa na trasy kombinovanej dopravy, ktoré existovali k 1. januáru 1986 a ktoré prevádzkovala spoločnosť Adriatica ([23]), začali uplatňovať pravidlá uvedené v článkoch 8 a 9 zákona č. 684/1974 a neskorších zmien (ktoré sa týkali spojení s veľkými a malými talianskymi ostrovmi). V dôsledku toho sa článok 11 zákona č. 856/1986 začal uplatňovať aj na medzinárodné spojenia obsluhované spoločnosťou Adriatica.

(88) Článkom 15 zákona č. 856/1986 bola zriadená regionálna spoločnosť vo verejnom vlastníctve (Saremar), ktorá bola poverená zabezpečovaním poštových a obchodných služieb medzi Sardíniou, Korzikou a susediacimi menšími ostrovmi, ktoré v minulosti obsluhovala spoločnosť Tirrenia.

(89) V článku 12 zákona č. 856/1986 sa stanovilo, že sadzby za služby určí ministerský dekrét na základe návrhu samotných spoločností. Obyvatelia a migrujúci pracovníci využívali zvýhodnené sadzby.

(90) V zákone č. 856/1986 podobne ako v zákone č. 684/1974 neboli stanovené celkové rozpočtové prostriedky pridelené na schémy financovania, ktorých sa zákon týkal.

— Zákonný dekrét č. 77 zo 4. marca 1989, ktorý bol zmenený na zákon zákonom č. 160 z 5. mája 1989

(91) Posledné novinky v právnom rámci týkajúcom sa pôvodných dohôd, pokiaľ ide o osobnú aj nákladnú dopravu, boli zavedené zákonným dekrétom č. 77 zo 4. marca 1989 o naliehavých opatreniach v oblasti námornej dopravy a námorných koncesií (ďalej len „zákonný dekrét č. 77/1989“), ktorý bol zmenený na zákon zákonom č. 160 z 5. mája 1989.

(92) Konkrétne sa v článku 9 zákonného dekrétu č. 77/1989 stanovovalo, že trasy považované za podstatné na zabezpečenie prepravy cestujúcich a nákladu môžu od 1. januára 1990 využívať vyrovnávaciu subvenciu. Trasy, ktoré mali byť obsluhované, a frekvencie služieb mali stanoviť verejné orgány na základe technických návrhov spoločností poverených prevádzkou služieb, ktoré mali na tieto účely každých päť rokov predkladať plán služieb.

(93) Pokiaľ ide o spojenia s ostrovmi, v článku 9 ods. 3 sa takisto stanovilo, že výška vyrovnávacej subvencie sa mala stanoviť v zmluvách o službách vo verejnom záujme s ohľadom na priemerné a objektívne parametre vyplývajúce z cestovných taríf uplatňovaných štátnou železničnou spoločnosťou (*Ferrovie dello Stato*) za rovnocenné služby a vzdialenosti.

([23]) Išlo predovšetkým o trasy medzi Terstom a ďalšími prístavmi v talianskom regióne Furlansko-Julské Benátsko a medzi západným a východným pobrežím strednej a dolnej časti Jadranského mora, ako aj medzi Iónskym morom a východnou časťou Stredozemného mora.

2.2.2. *Pôvodné dohody*

(94) Pôvodné dohody sú zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré v júli 1991 uzatvoril taliansky štát s každou z piatich regionálnych spoločností bývalej skupiny Gruppo Tirrenia. Tieto dohody sú totožné pre všetky spoločnosti patriace do bývalej skupiny Gruppo Tirrenia vrátane spoločnosti Tirrenia. Na základe článku 2 sa pôvodné dohody uplatňovali spätne s účinnosťou od 1. januára 1989 a ich platnosť mala uplynúť 31. decembra 2008. V pôvodných dohodách sa však uvádza, že hospodárske vzťahy v rokoch 1989, 1990 a 1991 sa mali určiť prostredníctvom opatrení ad hoc, ktoré nie sú predmetom tohto rozhodnutia.

(95) V zmysle článku 3 pôvodných dohôd sa výška ročnej subvencie stanovila na základe žiadosti, ktorú príjemca predkladal každé účtovné obdobie vo februári. Žiadosť bola predmetom konzultácií medzi ministerstvami a neskôr bola schválená v nasledujúcom mesiaci máj prostredníctvom ministerského dekrétu. Účelom ročnej subvencie bolo umožniť spoločnosti pokryť straty vyplývajúce z deficitu medzi prevádzkovými nákladmi a výnosmi.

(96) Článok 5 pôvodných dohôd obsahoval podrobný opis rozličných prvkov výnosov a nákladov, ktoré sa mali zohľadniť pri výpočte náhrady, ako aj výnosov z investovaného kapitálu, v súlade s článkom 11 zákona č. 856/1986.

2.2.3. *Päťročné plány*

(97) V článku 1 pôvodných dohôd sa stanovilo, že v päťročných plánoch sa uvedú trasy a prístavy, ktoré majú byť obsluhované, druh a kapacita plavidiel pridelených pre predmetné námorné spojenia, frekvencie služieb a cestovné tarify, ktoré sa mali platiť, vrátane zvýhodnených cestovných taríf, najmä pre obyvateľstvo ostrovných regiónov.

(98) Prvý päťročný plán (na roky 1990 – 1994) bol schválený ministerským dekrétom z 29. mája 1990 a uplatňoval sa spätne od 1. januára 1990. V druhom pláne, ktorý zahŕňal roky 1995 – 1999, schválenom dekrétom zo 14. mája 1996, sa v podstate ponechali trasy a frekvencie bez zmien.

(99) Tretí plán (zahŕňajúci obdobie 2000 – 2004), ktorý spoločnosti predložili talianskym orgánom v septembri 1999, nebol v čase prijatia rozhodnutia z roku 2005 ešte schválený. Do prijatia tohto plánu sa dekrétom z 8. marca 2000 udelilo oprávnenie spoločnostiam skupiny Gruppo Tirrenia zachovať služby uvedené v článku 9 zákona č. 160/1989 za podmienok dohodnutých v päťročnom pláne na roky 1994 – 1999, ktorý bol účinný v roku 1999.

(100) Po zrušení rozhodnutia z roku 2005 talianske orgány informovali Komisiu, že namiesto formálneho prijatia päťročných plánov na obdobia 2000 – 2004 a 2005 – 2008 prijali ad hoc racionalizačné opatrenia, ktorých cieľom bolo priblížiť služby potrebám miestnych spoločenstiev, ale bez toho, aby sa podstatne zmenil systém služieb vo verejnom záujme. Talianske orgány vysvetlili, že dlhodobé plánovanie už s ohľadom na rozpočet nebolo možné.

2.2.4. *Ročná náhrada*

2.2.4.1. Náhrada posudzovaná v rámci rozhodnutia z roku 2005

(101) Ročná subvencia zodpovedala čistej strate z prevádzky služieb uvedených v päťročnom pláne, k čomu sa pripočítava premenlivá suma zodpovedajúca výnosom z investovaného kapitálu. Čistá prevádzková strata bola odvodená z výnosov dosiahnutých v danom období a z nákladov, ktoré vznikli v súvislosti s prevádzkou trás.

(102) V pôvodných dohodách sa stanovila ročná vyrovnávacia subvencia, ktorá sa mala vyplácať takto:

a) zálohová platba vo výške 70 % sumy subvencie poskytnutej v predchádzajúcom roku, splatná v marci každého roku;

b) druhá platba v júni každého roku, ktorá sa rovnala 20 % tejto subvencie;

c) zostatok, ktorý tvoril rozdiel medzi zaplatenými sumami a deficitom medzi prevádzkovými nákladmi a výnosmi v aktuálnom roku a ktorý sa vyplácal na konci roka. V prípade, že spoločnosť dostala vyššiu sumu, ako sú čisté náklady na poskytované služby (výnosy mínus straty), bola povinná vrátiť rozdiel do pätnástich dní od schválenia súvahy.

(103) Prvky nákladov, ktoré sa zohľadňovali na účely výpočtu ročnej náhrady, boli: provízie agentúry/obstarávacie náklady, prístavné poplatky/výdavky za prechod prístavmi a ostatné dopravné výdavky, prevádzkové náklady, amortizácia, čisté finančné náklady, administratívne náklady a iné výdavky. Tieto prvky nákladov, uvedené v prílohách k pôvodným dohodám, boli v prípade všetkých regionálnych spoločností rovnaké.

(104) Prevádzkové náklady zahŕňali náklady na posádku, údržbu, poistenie, palivo a minerálne oleje. Položka „administrácia“ sa v podstate vzťahovala na náklady na pobrežný personál a administratívne priestory.

(105) Podľa údajov, ktoré poskytli talianske orgány, náklady regionálnych spoločností [v miliónoch talianskych lír (ITL)] a výška subvencií v období od roku 1992 do roku 2001 ([24]) boli také, ako sa uvádza v týchto tabuľkách ([25]).

Adriatica

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

Saremar

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

([24]) Náklady v roku 2001 talianske orgány uviedli v tisíckach EUR. Na účely týchto tabuliek sa tieto sumy prepočítali na talianske líry (ITL), pričom sa použil konverzný kurz pre EUR schválený Radou Európskej únie s účinnosťou od 1. januára 1999, teda 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Údaje zo štúdie spoločnosti PricewaterhouseCoopers, *Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999* (Hodnotenie kritérií na predurčenie ekonomického riadiaceho účtovania pre linku a sezónnosť, vzťahujúce sa na prevádzkové roky 1992 – 1999), doplnené talianskymi orgánmi o roky 2000 a 2001. V štúdii sa rekonštruuje analytické účtovníctvo spoločností skupiny Gruppo Tirrenia a hodnotia sa prevádzkové náklady a výnosy za každú z trás.

Prvky nákladov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Výnosy z investovaného kapitálu	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Výška ročnej subvencie	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

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

Siremar

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

Caremar

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

(106) Pokiaľ ide o výnosy z investovaného kapitálu, pre celé obdobie (1992 – 2001) existujú absolútne sumy. Taliansko okrem toho Komisii poskytlo mieru návratnosti investovaného kapitálu akceptovanú v období od roku 1998 do roku 2001. Z týchto údajov vyplýva, že v uvedených rokoch sa táto miera pohybovala v rovnakom rozpätí ako miera inflácie a úrokové sadzby, a to od 1,6 % do 8 %.

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

(107) Taliansko navyše predložilo účtovníctvo pre jednotlivé trasy za každú spoločnosť za obdobie 1992 – 2001 a poskytlo objasnenie týkajúce sa faktorov, ktoré mali pri každej spoločnosti vplyv na výšku nákladov a v dôsledku toho aj na výšku náhrady.

(108) Konkrétne v prípade spoločnosti Adriatica boli medzinárodné spojenia s krajinami bývalej Juhoslávie a s Albánskom v jednotlivých rokoch poznačené významnými výkyvmi v doprave z dôvodu politickej situácie v regióne. Značné odchýlky výšky ročnej subvencie (posledný riadok tabuľky) talianske orgány vysvetlili kolísaním čistých prevádzkových nákladov medzinárodných spojení s Albánskom a bývalou Juhosláviou, na ktorých boli služby vzhľadom na politickú situáciu na Balkáne prerušené. Okrem toho zrušenie spojení s Gréckom v roku 2000 znamenalo zníženie prevádzkových nákladov. Čisté prevádzkové náklady a potreba ročnej subvencie na kabotážne spojenia s Tremitskými ostrovmi boli, naopak, od roku 1992 do roku 2001 vo všeobecnosti stabilné.

(109) Relatívna stabilita prevádzkových nákladov v rokoch 1992 až 2001 v prípade spoločnosti Saremar vyplývala z charakteru služieb poskytovaných spoločnosťou (v podstate kabotážne spojenia medzi Sardíniou a blízkymi ostrovmi), ktoré uspokojujú predovšetkým požiadavky miestneho obyvateľstva a nepodliehajú preto silným

zmenám dopytu a ponuky. Služby poskytované spoločnosťou ostali od nadobudnutia platnosti pôvodných dohôd ([26]) v podstate nezmenené (z hľadiska frekvencií a cestovného poriadku) a ostali prakticky bez zmien počas ktoréhokoľvek roka. Táto situácia vysvetľuje pomerne stabilnú úroveň ročnej subvencie, ktorú dostávala spoločnosť Saremar.

(110) Spoločnosť Toremar prevádzkovala miestne spojenia so súostrovím Toskánskych ostrovov, ktoré boli len málo ovplyvnené kolísaním dopytu a ponuky, čo vysvetľuje pomerne nízku premenlivosť nákladov. Služby, ktoré verejná spoločnosť poskytovala v roku 2000, ostali rovnaké (z hľadiska frekvencie a cestovného poriadku) ako služby poskytované v roku 1992 ([27]) a v podstate sa počas roka nemenili bez ohľadu na sezónne zmeny v dopyte. Výška ročnej subvencie bola v priebehu rokov pomerne stabilná.

(111) Služby poskytované spoločnosťou Siremar sa považovali za porovnateľné so službami, ktoré poskytovali spoločnosti Saremar a Toremar: ponuka ostala po nadobudnutí účinnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme stabilná a sezónne zmeny sa jej takmer nedotkli. Vysoká úroveň prevádzkových nákladov spoločnosti v pomere k jej výnosom sa vysvetľuje hlavne počtom obsluhovaných trás (18 pravidelných trás) určených na uspokojovanie požiadaviek na prepravu obyvateľov 14 ostrovov nachádzajúcich sa v okolí Sicílie.

(112) Pokiaľ ide o spoločnosť Caremar, služby ňou poskytované ostali od nadobudnutia účinnosti zmluvy so štátom v podstate nezmenené ([28]). Zvýšenie prevádzkových nákladov sprevádzal nárast výnosov z obsluhovaných trás, v dôsledku čoho sa ročná subvencia mohla držať na pomerne stabilnej úrovni.

2.2.4.2. Náhrada po zrušení rozhodnutia z roku 2005

(113) Po zrušení rozhodnutia z roku 2005 Taliansko doplnilo informácie o náhrade, ktorú dostávali regionálne spoločnosti v období 2002 – 2008. Konkrétne išlo o tieto informácie: i) náklady, ktoré vznikli pri prevádzke trás vo verejnom záujme; ii) čistá strata pri prevádzke služieb; iii) absolútna hodnota výnosov z investovaného kapitálu; iv) výška ročnej subvencie poskytovanej spoločnostiam.

(114) Taliansko takisto počas stretnutia s Komisiou v júni 2012 potvrdilo, že nákladové položky zohľadnené pri výpočte náhrady sa od roku 1991 nezmenili.

(115) Poskytnuté údaje (v tis. EUR) sú uvedené v tabuľkách:

Adriatica

Rok	(A) Náklady spolu	(B) Prevádzkové výnosy	(C) Čistý zisk (B–A)	Výnosy z investovaného kapitálu	Výška ročnej subvencie
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	neuv.	neuv.
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	neuv.	neuv.
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	neuv.	neuv.
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	neuv.	neuv.
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	neuv.	neuv.

([1]) Keďže spoločnosť Tirrenia rozhodnutím z 18. marca 2004 nadobudla aktívne obchodné činnosti spoločnosti Adriatica, niektoré údaje za spoločnosť Adriatica od roku 2004 nie sú k dispozícii.

([26]) Spoločnosť Saremar v roku 1992 uskutočnila celkovo 18 000 plavieb na štyroch trasách, ktoré obsluhuje. V roku 2000 bol počet plavieb približne 20 000.

([27]) Spoločnosť Toremar v roku 2000 vo svojej sieti trás uskutočnila celkovo 9 097 plavieb v porovnaní 8 300 plavbami v roku 1992.

([28]) V roku 2000 spoločnosť Caremar uskutočnila na svojich trasách 12 872 plavieb (15 650 v roku 1992).

Saremar

Rok	(A) Náklady spolu	(B) Prevádzkové výnosy	(C) Čistý zisk (B–A)	Výnosy z investovaného kapitálu	Výška ročnej subvencie
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

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

Siremar

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

Caremar

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

(116) Podľa talianskych orgánov boli zmeny jednotlivých prvkov nákladov regionálnych spoločností v priebehu času v prvom rade spôsobené vonkajšími faktormi, ako napríklad inflácia a vývoj úrokových sadzieb, ktoré nemajú vplyv iba na ceny na trhu, ale ovplyvňujú aj očakávanú mieru návratnosti investovaného kapitálu. Na výpočet miery návratnosti sa použili úrokové sadzby bánk a priemerné úrokové sadzby námorných úverov.

(117) Pokiaľ ide o mieru návratnosti investovaného kapitálu, Taliansko Komisii poskytlo miery akceptované v období od roku 2002 do roku 2003, nebolo ich však schopné poskytnúť za roky 2004 – 2008.

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

(118) Taliansko Komisii poskytlo aj účtovníctvo spoločnosti Tirrenia za jednotlivé trasy od roku 2004 s cieľom určiť náklady, ktoré spoločnosti vznikli prevádzkou vnútroštátnych a medzinárodných trás, ktoré v minulosti obsluhovala spoločnosť Adriatica. Zdôraznilo sa však, že tieto hodnoty by sa mali chápať iba ako odhad skutočných nákladov, ktoré vznikli na každej trase, vzhľadom na to, že určité zohľadnené prvky nákladov nebolo možné rozdeliť podľa trasy.

(119) Na základe týchto informácií boli výsledky spoločnosti Tirrenia (v EUR) na medzinárodných trasách obsluhovaných v minulosti spoločnosťou Adriatica takéto:

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

2.2.5. *Investície naplánované v päťročných plánoch a v podnikateľskom pláne*

(120) Okrem trás, ktoré musia byť obsluhované, a požadovaných frekvencií upravovali päťročné plány aj investície, ktoré príjemcovia mali v úmysle v danom období vykonať s cieľom zabezpečiť služby na príslušných trasách. Komisia v rámci svojho vyšetrovania venovala zvláštnu pozornosť overeniu, akým spôsobom boli na účely výpočtu ročnej subvencie zohľadnené náklady na nákup a amortizáciu plavidiel.

(121) Okrem toho mala Komisia v úmysle overiť, či dodatočné investície naplánované v prospech regionálnych spoločností bývalej skupiny Gruppo Tirrenia v podnikateľskom pláne prijatom spoločnosťou Tirrenia v marci 1999 na obdobie 1999 – 2002 neobsahovali žiadny prvok pomoci. Podnikateľský plán mal tieto hlavné ciele:

a) umožniť spoločnostiam vyrovnať sa so zmenou podmienok na talianskom trhu s kabotážnymi službami, ktoré sú následkom jeho liberalizácie (1. január 1999), a pripraviť sa na ukončenie platnosti pôvodných dohôd uzavretých so štátom v roku 2008;

b) znížiť náklady na poskytované služby na základe uvedených pôvodných dohôd;

c) podporovať rozvoj skupiny a čo najlepšie využiť dostupné zdroje;

d) pripraviť podmienky na privatizáciu spoločností.

(122) V podnikateľskom pláne sa počítalo s vývojom nevyhnutných investícií v oblasti služieb, ktoré sú predmetom pôvodných dohôd, ktoré sa mali použiť na vyraďovanie starých lodí z prevádzky, na premiestnenie iných plavidiel v rámci skupiny a na nové investície v celkovej sume 700 miliárd ITL (približne 361,5 milióna EUR) ([29]).

2.3. **Zvýhodnený daňový postup**

(123) Zákonným dekrétom č. 504 z 26. októbra 1995 sa zaviedli určité zvýhodnené daňové opatrenia pre minerálne oleje používané ako palivo v námornej doprave. V súlade s článkom 63 ods. 3 uvedeného dekrétu sa znížila spotrebná daň na mazadlá používané na palube.

(124) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila určité pochybnosti vo vzťahu k spôsobu uplatňovania tohto zvýhodneného daňového režimu v prípade plavidiel ponechaných v talianskych prístavoch z dôvodu údržby. Komisia sa chcela ubezpečiť, že uvedené opatrenie nemalo diskriminačné účinky voči iným prevádzkovateľom námorných služieb, ktorých plavidlá sa nachádzali v rovnakej situácii.

3. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

3.1. **Pripomienky pred prijatím rozhodnutia z roku 2005**

3.1.1. *Pripomienky spoločností skupiny Gruppo Tirrenia*

(125) Spoločnosti skupiny Gruppo Tirrenia predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania v liste z 22. novembra 1999. Spoločnosti v prvom rade namietali proti označeniu náhrad vyplácaných na základe pôvodných dohôd za novú pomoc, a teda namietali proti oprávnenosti rozhodnutia začať formálne vyšetrovacie konanie. Tvrdili najmä, že Komisia bola o existencii režimu náhrad za služby vo verejnom záujme informovaná už dávno a že proti nemu nikdy nevzniesla námietky. Okrem toho namietali, že výška ročnej náhrady poskytovanej verejným spoločnostiam bola striktne úmerná a obmedzená na čisté dodatočné náklady na záväzky služby vo verejnom záujme. Usudzovalo sa preto, že takéto platby nebránia hospodárskej súťaži s inými účastníkmi trhu.

(126) Zároveň spoločnosti Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar podali na Súde prvého stupňa žalobu o neplatnosť na základe článku 263 ods. 4 ZFEÚ (pozri aj odôvodnenie 5).

3.1.2. *Pripomienky súkromných prevádzkovateľov*

(127) Komisii boli doručené pripomienky rôznych konkurenčných súkromných prevádzkovateľov poskytujúcich služby na viacerých trasách obsluhovaných spoločnosťami Caremar, Saremar a Toremar. Tieto pripomienky bolo možné zhrnúť takto:

a) spoločnosti skupiny Gruppo Tirrenia na trasách, na ktoré sa sústreďovala konkurencia súkromných prevádzkovateľov, uplatňovali agresívnu obchodnú politiku charakterizovanú dumpingovými cenami, systémami zliav a odložených platieb, ktorých jediným logickým vysvetlením bolo, že boli príjemcami verejného financovania;

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

b) záväzky služby vo verejnom záujme neboli transparentné a schopnosť spoločností skupiny Gruppo Tirrenia upravovať rozsah týchto záväzkov, najmä čo sa týka obsluhovaných trás, konkrétneho cestovného poriadku a frekvencií, treba chápať tak, že je v rozpore so samotným charakterom záväzkov služby vo verejnom záujme;

c) vzhľadom na to, že na niektorých trasách obsluhovaných spoločnosťami skupiny Gruppo Tirrenia ponúkali služby súkromní prevádzkovatelia, sa nevyhnutnosť poskytovať verejnú službu javila ako veľmi sporná;

d) mechanizmy financovania investícií vykonávané od roku 1995 alebo predpokladané v podnikateľskom pláne obsahovali prvky pomoci, najmä pokiaľ ide o priaznivejší prístup k súkromnému financovaniu, ktoré využívajú spoločnosti skupiny Gruppo Tirrenia;

e) spoločnosti skupiny Gruppo Tirrenia požívajú zvýhodnený daňový postup v prípade minerálnych olejov používaných na palube ich plavidiel pri zastavení v talianskych prístavoch.

3.2. **Pripomienky po zrušení rozhodnutia z roku 2005**

(128) Komisia po zrušení rozhodnutia z roku 2005 Všeobecným súdom vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedenému zrušeniu a jeho dôsledkom (pozri aj oddiel 1.3).

(129) Komisii boli doručené iba pripomienky od príjemcov opatrení, ktoré boli predmetom vyšetrovania. Príjemcovia v podstate uviedli, že Komisia by mala zohľadniť všetky relevantné skutkové a právne skutočnosti vrátane dodatočných odôvodnení predložených navrhovateľmi v rámci konania Súdneho dvora, a preto dospeli k záveru, že predmetné opatrenia:

a) nepredstavujú pomoc alebo

b) predstavujú existujúcu pomoc pokiaľ režim služieb námornej dopravy vo verejnom záujme v Taliansku i) existoval ešte pred nadobudnutím účinnosti Zmluvy o ES, ii) bol predmetom implicitného alebo explicitného povolenia Európskou komisiou ([30]) a iii) v každom prípade existoval pred nadobudnutím účinnosti nariadenia o námornej kabotáži.

4. **PRIPOMIENKY TALIANSKYCH ORGÁNOV**

4.1. **Pripomienky pred prijatím rozhodnutia z roku 2005**

4.1.1. *Subvencie vyplácané s ohľadom na záväzky služby vo verejnom záujme*

(130) Listom z 29. septembra 1999 talianske orgány poskytli svoje pripomienky k rozhodnutiu začať formálne vyšetrovacie konanie. Podľa nich článok 4 nariadenia o námornej kabotáži umožňoval, aby pôvodné dohody uzatvorené s každou spoločnosťou skupiny Gruppo Tirrenia ostali v platnosti až do jej uplynutia koncom roka 2008. Systém záväzkov služby vo verejnom záujme, ktorý existuje na základe pôvodných dohôd, preto nebolo možné skúmať prostredníctvom rozhodnutia o začatí konania.

(131) Talianske orgány takisto vyjadrili námietky proti označeniu pomoci za novú pomoc v zmysle článku 108 ods. 3 ZFEÚ a tvrdili, že takáto pomoc mohla mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi pred otvorením talianskeho trhu pre služby v oblasti kabotáže 1. januára 1999.

(132) Bez ohľadu na tieto poznámky všeobecného charakteru talianske orgány zdôraznili, že prítomnosť súkromných prevádzkovateľov na trasách obsluhovaných spoločnosťami skupiny Gruppo Tirrenia často bývala novým javom s obmedzeným výskytom, pretože ich prítomnosť bola obmedzená na malý počet trás a sústredená na vrchol sezóny. Okrem toho spôsob výpočtu ročnej náhrady, ktorý pozostáva v odpočítaní strát nahromadených počas zimy od ziskov realizovaných počas leta, znižuje sumu náhrady na nevyhnutné minimum.

(133) Podľa talianskych orgánov preto bola náhrada potrebná a prísne úmerná vzhľadom na záväzky služby vo verejnom záujme, ktorých vymedzenie podlieha voľnému uváženiu členského štátu.

([30]) Talianske orgány tvrdili, že Komisia bola o subvenciách pre spoločnosti skupiny Gruppo Tirrenia informovaná dávno pred začatím formálneho vyšetrovacieho konania. Navyše v roku 1992 Komisia na administratívne účely vec preklasifikovala ako existujúcu pomoc pod číslom E 5/1992. Až do roku 1995 bola všetka korešpondencia medzi Komisiou a Talianskom označovaná spisovou značkou s číslom E. V roku 1995 sa Komisia znovu vrátila k používaniu čísla NN.

(134) Vzhľadom na porušenie pravidiel hospodárskej súťaže spoločnosťou Adriatica v súvislosti so spojením medzi Talianskom a Gréckom talianske orgány zdôraznili, že rozhodnutie Komisie týkajúce sa porušenia v tom čase nemalo konečnú platnosť. Talianske orgány trvali na tom, že dve konania sú prísne samostatné, že pomoc nebola v žiadnom prípade použitá na financovanie protisúťažného správania, že vyhlásenie pomoci za nezlučiteľnú by sa rovnalo ďalšej sankcii a že vrátenie prostriedkov by ohrozilo spoločnosť Adriatica, ako aj celý proces privatizácie.

4.1.2. *Investície naplánované v podnikateľskom pláne*

(135) Talianske orgány zdôraznili, že investíciami naplánovanými v podnikateľskom pláne sa mali znížiť náklady súvisiace so službami a zároveň zachovať vysoká úroveň kvality. Trvali aj na tom, že spôsoby financovania plánovaných investícií neobsahovali žiadny prvok pomoci, pretože tieto investície mali pochádzať čiastočne z vlastných prostriedkov spoločností a čiastočne z bankových pôžičiek dohodnutých za normálnych trhových podmienok.

4.1.3. *Zvýhodnený daňový postup*

(136) Talianske orgány poskytli podrobné informácie o právnom rámci, ktorým sa upravuje daňový postup pre minerálne oleje používané ako palivo v námornej doprave. Z informácií predložených Komisii vyplynulo, že všeobecným rozhodnutím z 2. marca 1996 prijatým podľa zákonného dekrétu č. 504/1995 bol zvýhodnený daňový postup, ktorý bol vytvorený uvedeným zákonným dekrétom, rozšírený na palivá a mazadlá používané na všetkých plavidlách ponechaných v prístavoch z dôvodu údržby.

(137) Zároveň Taliansko, ako sa uvádza v odôvodnení 5, podalo na Súdnom dvore odvolanie proti rozhodnutiu o začatí konania v časti, v ktorej sa stanovuje zastavenie poskytovania neoprávnenej pomoci.

4.2. **Pripomienky po zrušení rozhodnutia z roku 2005**

(138) V apríli 2010 Komisia požiadala talianske orgány o ich pripomienky k zrušeniu rozhodnutia z roku 2005 Všeobecným súdom a o to, aby vysvetlili určité hľadiská týkajúce sa medzinárodných trás prevádzkovaných spoločnosťami Adriatica a Saremar. Komisia takisto požiadala o poskytnutie podrobného opisu mechanizmu náhrad uplatňovaného v prípade prevádzky dotknutých trás vrátane všetkých neskorších úprav spôsobu výpočtu náhrady a výnosov z investovaného kapitálu.

(139) Talianske orgány zopakovali, že dotknuté opatrenia by sa mali označovať ako existujúca pomoc, ako už bolo uvedené a doložené v rámci formálneho vyšetrovacieho konania. Tvrdili, že kritériá na vyhodnotenie ponúk a spôsoby výpočtu náhrady za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme upravoval dekrét č. 2081/1936 neskôr zrušený zákonom č. 684/1974 a dekrét č. 2082/1936. V článku 2 dekrétu č. 2081/1936 sa v skutočnosti ustanovili trasy národného záujmu a v článku 6 sa uvádzalo, že dodatočné náklady, ktoré spoločnostiam vzniknú pri prevádzke dotknutých trás, uhradí štát na základe dvadsaťročných dohôd.

(140) Talianske orgány tvrdili, že následnými zmenami legislatívneho rámca upravujúceho režim námorných služieb vo verejnom záujme sa na jednej strane len viac sprísnili záväzky služby vo verejnom záujme zverené príjemcom a na druhej strane sa nimi aktualizovali mechanizmy výpočtu náhrady s cieľom znížiť príspevky z verejných zdrojov.

(141) Talianske orgány vlastne zdôraznili, že zákonom č. 856/1986 sa zaviedla ročná vyrovnávacia subvencia ako rozdiel medzi výnosmi a nákladmi, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, založená viac na objektívnych parametroch než na nákladoch v minulosti, ako aj na primeranej miere návratnosti. Talianske orgány dospeli k záveru, že táto inovácia legislatívneho rámca bola mimoriadne relevantná, keďže pre spoločnosti predstavovala stimuly účinnosti.

(142) Podľa talianskych orgánov sa rovnaké úvahy týkali aj náhrady regionálnym spoločnostiam. Konkrétne talianske orgány potvrdili, že uloženie záväzkov služby vo verejnom záujme bolo zavedené zákonom č. 34/1953, ktorým sa stanovili tieto štyri subvencované sektory:

a) Toskánske ostrovy (Toremar);

b) Kampánske ostrovy a Pontinské ostrovy (Caremar);

c) Liparské ostrovy (Siremar);

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

(143) Spojenia s malými sardínskymi ostrovmi a s Korzikou údajne obsluhovala spoločnosť Tirrenia na základe ministerského dekrétu z 5. januára 1937, ktorým sa do tretieho dopravného sektora trás národného záujmu zaviedli trasy s lokalitami La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta a Portovesme. V skutočnosti šlo o spojenia obsluhované spoločnosťou Saremar zriadenou v roku 1988 odlúčením od spoločnosti Tirrenia.

(144) Talianske orgány takisto zdôraznili, že ten istý dekrét sa týkal aj spojení s Gréckom, Albánskom a Tremitskými ostrovmi v sektore IV trás národného záujmu prevádzkovaných spoločnosťou Adriatica (pozri odôvodnenie 59).

(145) Talianske orgány tak dospeli k záveru, že existuje dostatočné množstvo prvkov kontinuity medzi režimom služieb vo verejnom záujme, ktorý bol predmetom rozhodnutia z roku 2005, a historickým regulačným rámcom námorných spojení s ostrovmi. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa talianske orgány domnievali, že režim služieb vo verejnom záujme existoval ešte pred nadobudnutím účinnosti Zmluvy o ES a nariadenia o námornej kabotáži.

5. **POSÚDENIE**

5.1. **Náhrady za služby vo verejnom záujme**

5.1.1. *Existencia štátnej pomoci*

(146) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(147) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto s cieľom určiť, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky uvedené podmienky. Konkrétne finančná podpora by mala:

a) byť poskytovaná členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovarov;

c) narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením;

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(148) *Štátne prostriedky*: Predmetné subvencie sú očividne poskytované štátom a zo štátnych prostriedkov.

(149) *Ekonomická výhoda*: V záujme určenia, či náhrada za poskytovanie služieb vo verejnom záujme predstavuje výhodu v zmysle článku 107 ZFEÚ, Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Altmark ([31]) stanovil tieto kritériá:

1. podnik, ktorý prijíma takúto kompenzáciu, musí byť skutočne poverený plnením záväzkov služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne definované (prvé kritérium vo veci Altmark);

2. kritériá, na základe ktorých sa vypočíta kompenzácia, musia byť vopred objektívne a transparentne stanovené (druhé kritérium vo veci Altmark);

3. kompenzácia nemôže prekročiť sumu, ktorá je potrebná na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti vzniknutých pri plnení úloh služby vo verejnom záujme, berúc do úvahy príslušné tržby, ako aj primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov (tretie kritérium vo veci Altmark);

4. ak sa výber podniku, ktorý bude poverený realizáciou záväzkov služieb vo verejnom záujme, v konkrétnom prípade neuskutočňuje prostredníctvom výberového konania v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej kompenzácie musí byť určená na základe analýzy výdavkov, ktoré by stredne veľký podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami vynaložil pri realizácii týchto záväzkov, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri realizácii záväzkov služby vo verejnom záujme (štvrté kritérium vo veci Altmark).

([31]) Rozsudok z 24. júla 2003, *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI: EU:C:2003:415.

(150) Štvrté kritérium vo veci Altmark sa považuje za splnené, ak boli príjemcovia náhrady vybratí na základe postupu verejného obstarávania, ktoré umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu alebo v prípade, ak to nie je možné, ak sa náhrada vypočítala s ohľadom na náklady efektívne fungujúceho podniku.

(151) V tomto prípade príjemcovia neboli vybratí na základe postupu verejného obstarávania. Taliansko neposkytlo ani nijaké dôkazy o tom, že úroveň náhrady bola stanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli typickému podniku, ktorý je dobre prevádzkovaný a primerane vybavený dopravnými prostriedkami, aby mohol splniť nevyhnutné požiadavky súvisiace s poskytovaním služieb vo verejnom záujme, pri plnení týchto záväzkov zohľadňujúc príslušné príjmy a primeraný zisk za plnenie záväzkov.

(152) Keďže sú kritériá vo veci Altmark kumulatívne, nesplnenie štvrtého kritéria stačí na stanovenie existencie ekonomickej výhody poskytnutej regionálnym spoločnostiam bývalej skupiny Gruppo Tirrenia.

(153) *Selektívnosť*: Dotknuté subvencie sú selektívne, keďže sú zamerané na určité podniky poskytujúce služby námornej dopravy.

(154) *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*: Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Stačí, aby sa príjemca pomoci nachádzal v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhoch otvorených hospodárskej súťaži. V tomto prípade sa príjemca nachádza v konkurencii s inými podnikmi poskytujúcimi služby námornej dopravy v Únii, najmä od nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 ([32]) a nariadenia o námornej kabotáži, ktorými sa liberalizuje trh s medzinárodnou námornou dopravou a s námornou kabotážou. Skúmaná náhrada z verejných prostriedkov preto môže pravdepodobne ovplyvniť obchod v Únii a narušiť hospodársku súťaž na vnútornom trhu.

(155) Komisia sa na základe uvedených skutočností domnieva, že náhrada, ktorú talianske orgány vyplácali regionálnym spoločnostiam skupiny Gruppo Tirrenia za prevádzku kabotážnych a medzinárodných spojení v rokoch 1992 až 2008, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.2. *Povaha dotknutej pomoci: existujúca alebo nová pomoc?*

(156) Po tom, čo Komisia stanovila, že náhrada, ktorú talianske orgány vyplácali regionálnym spoločnostiam skupiny Gruppo Tirrenia za prevádzku kabotážnych a medzinárodných spojení v rokoch 1992 až 2008, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí posúdiť, či je táto štátna pomoc existujúca alebo nová pomoc.

(157) Na tento účel sa musí rozlišovať medzi kabotážnymi a medzinárodnými spojeniami.

5.1.2.1. Kabotážne spojenia

(158) Pokiaľ ide o prevádzku kabotážnych spojení, Všeobecný súd rozsudkom z roku 2009 čiastočne zrušil rozhodnutie z roku 2005 z dôvodu, že Komisia chybne uplatnila článok 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži, v ktorom sa stanovuje, že „existujúce zmluvy o výkone vo verejnom záujme zostanú v platnosti do dátumu uplynutia platnosti príslušnej zmluvy“.

(159) Všeobecný súd v rozsudku z roku 2009 tento článok interpretoval ako bežnú doložku o ochrane predchádzajúceho stavu ([33]) a dospel k záveru, že náhrada, ktorá je „potrebná“ ([34]) na financovanie záväzkov služby vo verejnom záujme, predstavuje existujúcu pomoc v zmysle článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži a ako taká nepodlieha posudzovaniu zlučiteľnosti.

([32]) Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1).

([33]) Ide teda o doložku, ktorá z dôvodu právnej stability vytvára na stanovené obdobie výnimku z uplatňovania nových pravidiel pre určité aktuálne právne vzťahy.

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

(160) Všeobecný súd sa odvolával na body 60 až 66 rozsudku Súdneho dvora z 10. mája 2005 vo veci C-400/99 ([35]), v ktorom veľká komora vysvetlila, že:

> „[…] článok 4 nariadenia č. 3577/92 […] vo svojom odseku 3 stanovuje, že zmluvy o výkone vo verejnom záujme existujúce k 1. januáru 1993 môžu zostať v platnosti do dátumu uplynutia ich platnosti. Zmluvy tohto typu však prirodzene obsahujú finančné ustanovenia potrebné na zabezpečenie povinností výkonu služieb vo verejnom záujme, ktoré sú v nich uvedené. Keďže znenie článku 4 ods. 3 nariadenia č. 3577/92 sleduje zachovanie daných zmlúv bez toho, aby obmedzilo rozsah tohto ustanovenia len na určité aspekty uvedených zmlúv, na finančné ustanovenia potrebné na zabezpečenie povinností výkonu služieb vo verejnom záujme sa uvedený článok 4 ods. 3 vzťahuje. Komisia preto nesprávne tvrdí, že tento sa obmedzuje len na povolenie zachovania prípadných výlučných alebo osobitných práv vyplývajúcich z uvedených zmlúv. Koniec koncov, Komisia v napadnutom rozhodnutí nezaujala až také reštriktívne stanovisko, pretože uznala, že mechanizmy financovania daných zmlúv sú v medziach financovania nadmerných nákladov na povinnosti výkonu služieb vo verejnom záujme pokryté článkom 4 ods. 3 nariadenia č. 3577/92“ (bod 64),

a že

> „[…] prípadná pomoc presahujúca potreby na zabezpečenie povinností výkonu služieb vo verejnom záujme, čo je predmetom sporných zmlúv, nemôže patriť do oblasti pôsobnosti článku 4 ods. 3 nariadenia č. 3577/92 práve preto, že nie je potrebná na rovnováhu, a teda na zachovanie takýchto zmlúv. Takáto pomoc teda nemôže byť považovaná za existujúcu pomoc na základe tohto ustanovenia“ (bod 65).

(161) V záujme určenia, či opatrenie predstavuje novú alebo existujúcu pomoc na základe článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži, Komisia musí rozsah pomoci, ktorá je „potrebná na zabezpečenie záväzkov služby vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o výkone vo verejnom záujme existujúcich k 1. januáru 1993“, vykladať v zmysle uvedeného rozsudku. Komisia chápe, že rozsah takejto kontroly potreby musí byť širší než v prípade kontroly proporcionality, ktorú Komisia vykonáva pri posudzovaní zlučiteľnosti opatrenia pomoci podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ. Ak by obidve kontroly mali rovnaký rozsah, novú pomoc, ktorá nespĺňa ustanovenia článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži, by nikdy nebolo možné vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ, keďže by automaticky nebola primeraná v zmysle uvedeného článku zmluvy. Komisia teda chápe, že tým, že Súdny dvor považuje za existujúcu pomoc každú pomoc, ktorá bola „potrebná na zabezpečenie záväzkov služby vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o výkone vo verejnom záujme existujúcich k 1. januáru 1993“, do tohto pojmu zahrnul všetky náhrady priamo spojené so záväzkami služby vo verejnom záujme stanovenými v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Takáto priama súvislosť existuje napríklad v prípadoch, keď sa v zmluve stanoví výška náhrady alebo spôsob jej výpočtu, alebo každopádne vtedy, keď je zrejmé, že bez náhrady by nedošlo k uzatvoreniu zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(162) Komisia preto bude za novú pomoc považovať iba náhradu za prevádzku kabotážnych spojení bez právneho základu v zmluvách o službách vo verejnom záujme existujúcich ku dňu nadobudnutia účinnosti nariadenia o námornej kabotáži.

(163) V aktuálnom prípade boli pôvodné dohody uzatvorené v júli 1991, teda pred nadobudnutím účinnosti nariadenia o námornej kabotáži, a existovala priama súvislosť medzi náhradou a záväzkami služby vo verejnom záujme stanovenými v týchto dohodách.

(164) Účelom ročnej subvencie stanovenej v pôvodných dohodách bolo umožniť regionálnym spoločnostiam pokryť straty vyplývajúce z deficitu medzi prevádzkovými nákladmi a výnosmi. Ako sa uvádza v odôvodnení 103, medzi prvky nákladov relevantné pre náhradu, uvedené v článku 5 pôvodných dohôd, patrili: obstarávacie náklady, náklady na reklamu a ubytovanie, náklady na naloženie a vyloženie a manipulačné náklady, náklady na pozemný administratívny personál, náklady na údržbu lodí, administratívne náklady, náklady na poistenie, prenájom a lízingové náklady, palivo, dane a náklady na odpisovanie. Všetky tieto prvky nákladov súvisia s poskytovaním služieb vo verejnom záujme a boli stanovené verejnými orgánmi bez toho, aby spoločnostiam ponechávali akúkoľvek voľnosť.

(165) Pôvodné dohody uzatvorené medzi talianskym štátom a každou z piatich regionálnych spoločností boli okrem toho totožné s pôvodnými dohodami uzatvorenými medzi talianskym štátom a spoločnosťou Tirrenia (pozri odôvodnenie 94) a boli v nich zohľadnené tie isté prvky nákladov. Vo svojom rozhodnutí z roku 2001 v súvislosti so spoločnosťou Tirrenia Komisia uznala, že tieto prvky nákladov boli striktne potrebné na poskytovanie služieb vo

([35]) Rozsudok z 10. mája 2005, *Talianska republika proti Komisii Európskych spoločenstiev*, C-400/99, ECLI: EU:C:2005:275.

verejnom záujme, pretože sa v nich odzrkadľovali pevné a variabilné náklady, ktoré priamo súviseli s poskytovaním služieb považovaných verejnými orgánmi za služby všeobecného záujmu, ktoré boli ako také stanovené v pôvodných dohodách ([36]). Pokiaľ ide osobitne o amortizáciu plavidiel, Komisia sa domnievala, že by sa mohli považovať za potrebné na poskytovanie týchto služieb v miere, v akej sa dotknuté plavidlá používali výlučne na služby uvedené v pôvodných dohodách ([37]). Tieto úvahy sa primeraným spôsobom týkajú aj regionálnych spoločností.

(166) S ohľadom na existenciu priamej súvislosti medzi náhradou a prevádzkou kabotážnych trás obsluhovaných regionálnymi spoločnosťami v súlade s pôvodnými dohodami Komisia dospela k záveru, že táto náhrada bola potrebná na pokrytie dodatočných nákladov záväzkov služby vo verejnom záujme stanovených v pôvodných dohodách.

(167) Tento záver sa nezmení, ani keby Komisia bola vyzvaná, aby overila, či ročná náhrada vyplatená regionálnym spoločnostiam bola najnižšia náhrada potrebná na zabezpečenie poskytovania služieb vo verejnom záujme. Z analýzy i) mechanizmu výpočtu náhrady, ii) výnosov spoločnosti a iii) vzniknutých dodatočných nákladov na prevádzku kabotážnych spojení podľa pôvodných dohôd vyplýva, že náhrada vyplatená týmto spoločnostiam bola prísne úmerná dodatočným nákladom vyplývajúcim z poskytovania služieb vo verejnom záujme, ktorými boli príjemcovia poverení.

(168) Po prvé, výška ročnej náhrady bola vypočítaná s ohľadom na prevádzkové zisky vytvorené každou z regionálnych spoločností na trasách, ktoré sú predmetom pôvodných dohôd, teda tých ziskov, ktoré sa ako celok odpočítali od nahromadených strát na trasách (článok 3 pôvodných dohôd). Tento spôsob výpočtu, pri ktorom sa predpokladá, že príjmy realizované počas vrcholnej sezóny prispievajú k zníženiu strát nahromadených v období mimo sezóny, sa použil na obmedzenie výšky subvencie vyplácanej verejným spoločnostiam, takže výsledná hodnota ročnej náhrady ostáva celkovo nižšia ako tá, ktorá by sa dosiahla jednoduchým sčítaním nahromadených strát pre jednotlivé trasy.

(169) Po druhé, výnosy spoločnosti podliehali dvojitému obmedzeniu v súvislosti s cestovnými tarifami, a to najmä zvýhodnenými tarifami pre určité sociálne kategórie na jednej strane a na druhej strane povinnosťou získavať súhlas verejných orgánov s každou zmenou taríf. Z informácií predložených talianskymi orgánmi vyplýva, že regionálne spoločnosti nemohli voľne upravovať cestovné tarify s cieľom zohľadniť v nich najmä zmeny prevádzkových nákladov ([38]). Už v rozhodnutí z roku 2001 Komisia uznala, že toto dvojité obmedzenie, ktoré viedlo k značnému zníženiu príjmov spoločností a ktoré malo vplyv na výšku ročnej náhrady, by sa nemalo považovať za agresívnu obchodnú politiku charakterizovanú predátorskou cenotvorbou.

(170) Po tretie, talianske orgány Komisii predložili informácie o nákladoch, ktoré regionálnym spoločnostiam vznikli v rokoch 1992 až 2008 pri prevádzke trás vo verejnom záujme. Pokiaľ ide o prevádzku služieb vo verejnom záujme v období 1992 – 2008, Taliansko poskytlo konkrétne:

— celkové náklady, prevádzkové príjmy a výnosy z investovaného kapitálu, ktoré zaznamenali všetky regionálne spoločnosti ([39]) v období 1992 – 2008, a zodpovedajúcu výšku ročnej subvencie,

— účtovníctvo pre jednotlivé trasy za každú spoločnosť za obdobia 1992 – 2001 a 2004 – 2008,

— mieru návratnosti investovaného kapitálu povolenú spoločnosti Adriatica na roky 1999 – 2003, spoločnosti Saremar na roky 1998 a 2000 – 2003 a spoločnostiam Toremar, Siremar a Caremar na roky 1998 – 2003 (siahajúcu od 1,6 % až do 12,2 %).

(171) Z predložených údajov (pozri tabuľky v odôvodnení 115) vyplýva, že náklady medzi rokmi 2002 až 2008 ostali zväčša pod úrovňou priemerných nákladov vynaložených pri prevádzke trás v referenčnom období, ktoré bolo predmetom posudzovania v rámci rozhodnutia z roku 2005 (1992 – 2001).

([36]) Pozri odôvodnenie 33 rozhodnutia z roku 2001.

([37]) Pozri poznámku pod čiarou č. 36.

([38]) Tarify za prepravu cestujúcich a nákladu podľa článku 12 zákona č. 856/1986 určoval každoročne štát. Dotknuté spoločnosti mohli štátu navrhnúť úpravy taríf, ktoré považovali za potrebné. Tieto návrhy boli predmetom medziministerských konzultácií.

([39]) Pokiaľ ide o spoločnosť Adriatica, za obdobie 2004 – 2008 (v čase, keď ju prevzala spoločnosť Tirrenia) talianske orgány poskytli celkové náklady a prevádzkové výnosy, ktoré zaznamenala spoločnosť Tirrenia (na bývalých trasách spoločnosti Adriatica).

(172) Pokiaľ ide o výnosy z investovaného kapitálu, rôzne prvky investovaného kapitálu boli presne definované v pôvodných dohodách a miery návratnosti boli určené s ohľadom na trhové úrokové sadzby takým spôsobom, aby odzrkadľovali výnosy primerané pre každý prvok. Napriek absencii údajov týkajúcich sa miery návratnosti investovaného kapitálu, ktorú mali spoločnosti povolenú v období 2004 – 2008, Komisia konštatuje, že až na niekoľko výnimiek sa miera návratnosti investovaného kapitálu v období medzi rokmi 2001 až 2003 trvalo znižovala (pozri tabuľky v odôvodneniach 106 a 117). Táto tendencia v spojení s celkovou stabilitou absolútnych hodnôt výnosov z investovaného kapitálu v období 2001 – 2008 (pozri tabuľky v odôvodneniach 105 a 115) ([40]) vedie k logickému predpokladu, že náhrada vyplácaná spoločnostiam za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme ostala počas celého trvania platnosti pôvodných dohôd primeraná. S ohľadom na uvedené skutočnosti Komisia trvá na svojom posúdení v rozhodnutí z roku 2005, že návratnosť pre príjemcov bola určená na primeranej úrovni.

(173) S ohľadom na priamu súvislosť medzi vyplatenou náhradou a záväzkami služby vo verejnom záujme zakotvenými v pôvodných dohodách a okrem toho s ohľadom na primeranosť náhrady Komisia dospela k záveru, že náhrada poskytovaná v súvislosti s kabotážnymi spojeniami do roku 2008 predstavuje existujúcu pomoc podľa článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži.

(174) Keďže náhrada za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme týkajúcich sa kabotážnych spojení predstavuje existujúcu pomoc a keďže rozhodnutie z roku 2005 bolo zrušené Všeobecným súdom v jeho úplnosti vrátane podmienok prevádzky kabotážnych spojení spoločnosťou Caremar, ktoré v ňom boli stanovené, Komisia už viac nemusí posudzovať, či príjemca tieto podmienky nakoniec pri vykonávaní rozhodnutia z roku 2005 dodržal, ani to, či boli v prvom rade potrebné. Náhrada za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme týkajúcich sa kabotážnych spojení predstavuje existujúcu pomoc, ale už sa viac neposkytuje. Nemá preto význam, aby Komisia Taliansku navrhla príslušné opatrenia podľa článku 108 ods. 1 ZFEÚ, keďže takéto opatrenia by mohli zmeniť iba opatrenia pomoci v budúcnosti. Z toho vyplýva, že nemá zmysel, aby Komisia skúmala zlučiteľnosť existujúcej pomoci, ktorá sa už neposkytuje.

5.1.2.2. Medzinárodné spojenia

(175) Poskytovanie dopravných služieb na medzinárodných námorných spojeniach patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 4055/86, ktoré neobsahuje žiadnu doložku o ochrane predchádzajúceho stavu podobnú článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži.

(176) Existujúca pomoc je podľa článku 1 ods. 1 písm. b) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([41]) (ďalej len „nové procesné nariadenie“) „každá pomoc, ktorá existovala pred nadobudnutím platnosti ZFEÚ v príslušných členských štátoch, to znamená schémy pomoci a individuálna pomoc, ktoré boli zavedené pred nadobudnutím platnosti a sú uplatniteľné aj po nadobudnutí platnosti ZFEÚ v príslušných členských štátoch“.

(177) V článku 4 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([42]) (ďalej len „vykonávacie nariadenie“) sa pojem zmena existujúcej pomoci vymedzuje ako „každá zmena, okrem zmien čisto formálneho alebo administratívneho charakteru, ktoré nemôžu ovplyvniť posúdenie zlučiteľnosti opatrenia pomoci so spoločným trhom. Zvýšenie pôvodného rozpočtu existujúcej schémy pomoci najviac o 20 % nebude považované za zmenu existujúcej pomoci.“

([40]) Absolútne hodnoty výnosov z investovaného kapitálu v rokoch 2001 a 2008 boli takéto: Saremar – 555 500 EUR v roku 2001 a 855 000 EUR v roku 2008; Toremar – 1 566 700 EUR v roku 2001 a 1 699 000 EUR v roku 2008; Siremar – 2 194 000 EUR v roku 2001 a 2 060 000 EUR v roku 2008; Caremar – 1 739 700 EUR v roku 2001 a 1 874 000 EUR v roku 2008. V prípade spoločnosti Adriatica sú k dispozícii iba údaje do roku 2004, než ju kúpila spoločnosť Tirrenia.

([41]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9), ktorým sa od 14. októbra 2015 nahrádza procesné nariadenie.

([42]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1), zmenené nariadením (EÚ) 2015/2282.

(178) Za zmenu existujúcej pomoci na novú pomoc by sa podľa ustálenej judikatúry ([43]) nemala považovať každá zmena existujúcej pomoci; iba v prípade, keď zmena ovplyvňuje pôvodnú pomoc z hľadiska jej samotnej podstaty, sa táto pomoc zmení na novú pomoc. Toto posúdenie sa musí uskutočniť s odkazom na ustanovenia upravujúce pomoc, jej formy a jej hranice ([44]). Predĺženie opatrenia pomoci však už predstavuje novú pomoc ([45]).

(179) Ako pripomenul Všeobecný súd v rozsudku z roku 2009, zmeny sa netýkajú podstaty, ak sa nimi nemenia právne predpisy, ktorými bola vytvorená pomoc, pokiaľ ide o charakter zvýhodnenia alebo podstatu činnosti, na ktorú sa zvýhodnenie vzťahuje ([46]).

Zmeny režimu služieb vo verejnom záujme

(180) Z piatich regionálnych spoločností bývalej skupiny Gruppo Tirrenia iba spoločnosti Adriatica a Saremar prevádzkovali medzinárodné trasy v súlade s pôvodnými dohodami.

(181) Komisia musí posúdiť, či náhrady poskytnuté týmto spoločnostiam za poskytovanie služieb medzinárodnej námornej dopravy predstavujú novú alebo existujúcu pomoc v zmysle článku 1 nového procesného nariadenia. V záujme tohto posúdenia musí Komisia overiť, či od nadobudnutia účinnosti zmluvy opatrenie pomoci ovplyvnili podstatné zmeny charakteru zvýhodnenia, sledovaného cieľa, príjemcu alebo zdroja financovania. Tieto zmeny budú znamenať novú pomoc.

(182) Komisia konštatuje, že financovanie záväzkov služby vo verejnom záujme týkajúcich sa medzinárodných spojení prešlo niekoľkými významnými zmenami vo viacerých aspektoch opísaných ďalej.

a) Subjekty poberajúce pomoc

(183) Dekrétmi z roku 1936 boli záväzkami služby vo verejnom záujme týkajúcimi sa trás národného záujmu, ktorých súčasťou boli vnútroštátne aj medzinárodné trasy osobnej aj nákladnej dopravy, poverené štyri spoločnosti (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia a Adriatica). Tieto dekréty obsahovali kompletný zoznam spoločností poverených prevádzkou trás národného záujmu. Regionálne spoločnosti boli právne ustanovené a zabezpečovanie poštových a obchodných služieb čisto miestneho charakteru im bolo zverené až neskôr, konkrétne spoločnosti Caremar, Toremar a Siremar podľa zákona č. 169/1975, spoločnosť Saremar podľa zákona č. 856/1986, až po zrušení dekrétu č. 2081/1936 (pozri odôvodnenia 83 a 88).

b) Trasy

(184) Väčšina medzinárodných trás podliehajúcich aktuálnemu posúdeniu bola vytvorená v rámci režimu služieb vo verejnom záujme po nadobudnutí účinnosti Zmluvy o ES.

(185) Pokiaľ ide o spoločnosť Adriatica, v dekrétoch z roku 1936 sa výslovne stanovovala iba prevádzka trasy Bari – Drač. Išlo však iba o trasu osobnej dopravy, kým trasa Bari – Drač podliehajúca súčasnému posúdeniu je trasa kombinovanej (osobnej a nákladnej) dopravy.

(186) Dekrétmi z roku 1936 nebola vytvorená žiadna trasa z talianskych prístavov Ancona alebo Bari smerujúca do Baru (Čierna Hora) či do Splitu (Chorvátsko). Spoločnosť Adriatica podľa talianskych orgánov začala prevádzku trasy Ancona – Split v roku 1978 a trasy Ancona – Bar v roku 1997.

(187) Spojenie Terst – Drač bolo vytvorené v roku 1983 s cieľom rozvíjať obchodné vzťahy medzi Albánskom a krajinami západnej Európy. V zoznamoch trás prijatých na základe dekrétov z roku 1936 sa nenachádzala žiadna trasa z Terstu do Albánska.

([43]) Pozri rozsudok z 9. augusta 1994, *Namur-Les assurances du crédit SA proti Office national du ducroire a Belgickému kráľovstvu*, C-44/93, ECLI: EU:C:1994:311, body 13 a 16, a rozsudok z 30. apríla 2002, *Gibraltár proti Komisii*, spojené veci T-195/01 a T-207/01, ECLI: EU:T:2002:111, bod 111.

([44]) Rozsudok z 9. augusta 1994, *Namur-Les assurances du crédit SA proti Office national du ducroire a Belgickému kráľovstvu*, C-44/93, ECLI: EU:C:1994:311, bod 28, a rozsudok zo 16. decembra 2010, *Holandské kráľovstvo proti Komisii*, spojené veci ECLI: T-231/06 a T-237/06, ECLI: EU:T:2010:525, bod 180. Pozri aj rozsudok Súdu EZVO z 22. augusta 2011, *Konkurrenten.no proti Dozornému úradu EZVO*, E-14/10, bod 57.

([45]) Pozri rozsudok z 25. marca 2009, *Alcoa Trasformazioni proti Komisii*, T-332/06, ECLI: EU:T:2009:79, bod 132; rozsudok z 11. júna 2009, *Taliansko proti Komisii*, rozsudok, T-222/04, ECLI: EU:T:2009:194, body 99 – 101; rozsudok z 20. septembra 2011, *Regione autonoma della Sardegna a iní proti Komisii*, spojené veci T-394/08, T-408/08, T-453/08 a T-454/08, EU:T:2011:493, body 176 až 179; rozsudok z 22. marca 2012, *Talianska republika proti Európskej komisii*, C-200/11 P, ECLI: EU:C:2012:165, body 30 až 31.

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

(188) To isté platí v prípade trasy Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras. Talianske orgány neboli schopné Komisii poskytnúť listinné dôkazy, ktorými by sa jednoznačne preukázalo, kedy bolo vytvorené spojenie Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras. Taliansko tvrdí, že trasa Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras patrí do rozsahu pôsobnosti dekrétov z roku 1936, keďže v tom čase sa medzi trasami národného záujmu v sektore IV určenými v dekréte č. 2081/1936 (ktorý sa týkal spojení s Gréckom, Albánskom a Tremitskými ostrovmi) nachádzalo jedno konkrétne spojenie s Gréckom. Komisia nemôže akceptovať toto tvrdenie talianskych orgánov. V zoznamoch prijatých na základe dekrétov z roku 1936 sa nenachádza žiadna konkrétna trasa z Brindisi. Podľa listu talianskych orgánov z 29. októbra 2002 bola trasa Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras vytvorená až spoločnosťou Adriatica v roku 1978. V tom istom liste talianske orgány vysvetlili, že spoločnosť Adriatica nikdy v rámci režimu služieb vo verejnom záujme neprevádzkovala trasu z Bari do Grécka, ale trasu z Brindisi do Grécka. Talianske orgány tak samy považovali tieto dve trasy za odlišné relevantné trhy.

(189) Pokiaľ ide o spoločnosť Saremar, zoznam trás národného záujmu vytvorený na základe dekrétov z roku 1936 obsahoval trasu osobnej dopravy medzi Sardíniou a Korzikou (La Maddalena – Palau – Bonifacio), ktorú pôvodne prevádzkovala spoločnosť Tirrenia. Naproti tomu trasa, ktorú neskôr prevádzkovala spoločnosť Saremar podľa zákona č. 856/1986, bola trasa kombinovanej (osobnej a nákladnej) dopravy. Spojenie Santa Teresa di Gallura – Bonifacio posudzované v tomto rozhodnutí sa nenachádzalo na zozname trás národného záujmu.

(190) Komisia navyše konštatuje, že po roku 1989 už trasy, ktoré mali byť obsluhované, neboli určené zákonom, keďže podľa zákona č. 160/1989 ich mali určovať verejné orgány na základe technických návrhov spoločností.

c) Dĺžka trvania schémy financovania

(191) Ako už bolo uvedené, dekrétmi z roku 1936 boli prevádzkou určitých trás národného záujmu na dvadsať rokov poverené štyri novozaložené spoločnosti (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) a stanovila sa nimi možnosť poskytovania subvencie týmto prevádzkovateľom v rovnakom období na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(192) Dekrétmi z roku 1936 sa nestanovila možnosť rozšírenia týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme ani to, žeby sa náhrada prevádzkovateľom poskytovala za poskytovanie dotknutých služieb aj po uplynutí pôvodného dvadsaťročného obdobia. Platnosť týchto zmlúv uplynula 31. decembra 1956 a niekoľkokrát bola predĺžená až do nadobudnutia účinnosti zákona č. 600/1962.

(193) Zákonom č. 600/1962 sa umožnilo uzatvorenie nových zmlúv o službách vo verejnom záujme na dvadsať rokov, podrobne uvádzali trasy národného záujmu, ktoré sa mali prevádzkovať, a náhrady, ktoré sa mali poskytovať každej spoločnosti za prevádzku uvedených trás.

(194) Zákonom č. 684/1974 boli zavedené rôzne dĺžky poskytovania náhrad podľa príslušného druhu služby: trasy nákladnej dopravy sa mohli financovať maximálne päť rokov, kým trasy osobnej dopravy mohli byť financované maximálne tri roky (iba na spojenia s talianskymi ostrovmi bolo možné využívať náhradu počas ďalšieho dvadsaťročného obdobia, čo sa však netýkalo medzinárodných spojení).

(195) Zákonom č. 856/1986 sa ďalej zmenili prvky režimu služieb vo verejnom záujme. Podľa článku 13 ods. 4 zákona č. 856/1986 sa pravidlá uvedené v článkoch 8 a 9 zákona č. 684/1974 a neskorších zmenách začali uplatňovať aj na trasy kombinovanej dopravy medzi západným a východným pobrežím strednej a dolnej časti Jadranského mora, ako aj medzi Iónskym morom a východnou časťou Stredozemného mora, ktoré existovali k 1. januáru 1986 a ktoré prevádzkovala spoločnosť Adriatica. V dôsledku toho mohla spoločnosť Adriatica dostávať náhradu za prevádzku medzinárodných spojení na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených na dvadsať rokov. V zákone neboli ozrejmené pravidlá pre medzinárodnú trasu prevádzkovanú spoločnosťou Saremar. Komisia však konštatuje, že v pôvodnej dohode sa k prevádzke tejto trasy pristupovalo ako ku kabotážnemu spojeniu a jej financovanie sa počas dvadsiatich rokov zabezpečovalo rovnako ako akékoľvek iné kabotážne spojenie vo verejnom záujme, ktorým bola poverená spoločnosť Saremar.

(196) Zákon č. 856/1986 obsahoval vysvetlenie, že stratové trasy nákladnej dopravy mohli využívať verejnú finančnú podporu iba počas piatich rokov (od 1. januára 1985 alebo od kúpy nového plavidla).

d) Pridelenie rozpočtových prostriedkov

(197) Ako už bolo uvedené, dekrétom z roku 1936 nebol stanovený celkový rozpočet schémy financovania.

(198) Naproti tomu sa článkom 6 zákona č. 600/1962 umožnilo prideliť celkové rozpočtové prostriedky pod podmienkou drobných úprav v súlade s článkami 7 a 8 tohto zákona.

(199) Neskoršími zákonmi neboli stanovené celkové rozpočtové prostriedky pridelené na rôzne schémy financovania, ktorými sa zaoberali.

e) Výpočet náhrady

(200) Systém výpočtu subvencií bol niekoľkokrát revidovaný. Konkrétne, subvencia sa z náhrady, ktorá sa vypočítavala na základe očakávaných nákladov a príjmov dohodnutých v zmluvách o službách vo verejnom záujme podliehajúcej raz za štyri roky preskúmaniu (dekréty z roku 1936), vyvinula na pevný príspevok podliehajúci obmedzeným úpravám v súlade s článkami 7 a 8 zákona č. 600/1962 s cieľom poskytnúť spoločnosti stimul na zvýšenie účinnosti.

(201) Následne zákon č. 684/1974 vykonávaný dekrétom č. 501/1979 rozlišoval medzi trasami nákladnej dopravy (článok 4), trasami osobnej dopravy (článok 6) a spojeniami s veľkými a malými talianskymi ostrovmi (článok 8). Na základe toho:

— Pokiaľ ide o spojenia s talianskymi ostrovmi, výška náhrady z verejných prostriedkov stanovená v zmluvách o službách vo verejnom záujme uzatvorených na dvadsať rokov by mohla byť predmetom každoročného preskúmania, ak aspoň v jednom z prvkov nákladov, ktoré boli zohľadnené pri výpočte tejto sumy, bola zaznamenaná odchýlka viac než 5 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom.

— Pokiaľ ide o trasy osobnej dopravy, spoločnosti Italia, Lloyd Triestino, Adriatica a Tirrenia mohli na základe ročných dohôd dostávať náhradu za služby námornej dopravy poskytovanú v období troch rokov, ktoré bolo určené na ukončenie činností. Ročné náhrady museli byť stanovené na základe očakávaných nákladov a výnosov a ich cieľom bolo zabezpečiť hospodársku rovnováhu spoločností. Na tento účel mohla byť náhrada preskúmaná na konci roka.

— Pokiaľ ide o trasy nákladnej dopravy, spoločnosti bývalej skupiny Finmare, ktoré buď otvárali nové námorné trasy, alebo prevádzkovali existujúce trasy, mohli najviac päť rokov dostávať náhradu z verejných prostriedkov určenú na zabezpečenie hospodárskej rovnováhy spoločností. V tomto rozsahu sa náhrada musela preskúmať každý rok do 30. júna. Náhrada za prevádzku existujúcich trás sa mohla poskytnúť iba na základe ročných dohôd.

(202) V stručnosti, pokiaľ ide o trasy nákladnej a osobnej dopravy, zákonom č. 684/1974 ani dekrétom prezidenta republiky č. 501/1979 sa neustanovil ani mechanizmus stimulov účinnosti, ani možnosť povoliť prevádzkovateľovi primeraný zisk z poskytovaných služieb vo verejnom záujme. Navyše zákonom č. 684/1974, vykonávaným dekrétom č. 501/1979, sa prvýkrát zaviedlo rozlišovanie medzi trasami nákladnej a osobnej dopravy a vytvoril sa odlišný mechanizmus náhrad pre obidva druhy služieb. V uvedených právnych predpisoch sa nevysvetlilo, ktorý mechanizmus sa vzťahuje na trasy kombinovanej (nákladnej a osobnej) dopravy.

(203) Zákonom č. 856/1986 sa ďalej zmenil mechanizmus náhrad. Pokiaľ ide o trasy nákladnej dopravy potrebné pre národné hospodárstvo, v článku 2 sa stanovilo poskytovanie počiatočnej dotácie na obdobie najviac piatich rokov (od 1. januára 1985). V súvislosti so spojeniami kombinovanej dopravy medzi západným a východným pobrežím strednej a dolnej časti Jadranského mora, ako aj medzi Iónskym morom a východnou časťou Stredozemného mora, ktoré existovali k 1. januáru 1986 a ktoré prevádzkovala spoločnosť Adriatica podľa článkov 11 a 13 zákona č. 856/1986, sa vyrovnávacia subvencia musela vypočítavať na základe rozdielu medzi výnosmi a nákladmi, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, určovať s odkazom na priemer a objektívne parametre a musela zahŕňať primerané výnosy z investovaného kapitálu. Zmluvy o službách vo verejnom záujme museli obsahovať konkrétne podrobné informácie o prvkoch, ktoré sa mali zohľadniť pri výpočte subvencie, zároveň s úplným zoznamom subvencovaných trás, plavidiel, ktoré sa mali použiť, a frekvencií. Subvencie podliehali schváleniu ministrov pre obchodné loďstvo, pre verejnú účasť a ministra financií.

(204) V zákone č. 856/1986 nebolo vysvetlené, aký mechanizmus náhrady sa mal uplatňovať v prípade spojenia medzi Sardíniou a Korzikou, ktoré prešlo zo spoločnosti Tirrenia na spoločnosť Saremar. V pôvodnej dohode sa však k tejto trase pristupovalo ako ku kabotážnemu spojeniu a jej financovanie sa zabezpečovalo podľa rovnakých pravidiel.

(205) A napokon, v článku 9 ods. 1 zákonného dekrétu č. 77/1989 sa stanovovalo, že trasy považované za podstatné na zabezpečenie prepravy cestujúcich a nákladu, ktoré určí štát na základe návrhu zainteresovaných spoločností, budú od 1. januára 1990 využívať vyrovnávaciu subvenciu. Pokiaľ ide o spojenia s ostrovmi, výška vyrovnávacej subvencie sa mala stanoviť v zmluvách o službách vo verejnom záujme s ohľadom na cestovné tarify uplatňované štátnou železničnou spoločnosťou za rovnocenné služby a vzdialenosti.

f) Ukončenie predchádzajúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme a zrušenie právnych predpisov

(206) Platnosť všetkých zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa osobnej a nákladnej dopravy a uzatvorených v súlade s dekrétmi z roku 1936 ([47]) sa skončila v roku 1962 a zmluvy boli nahradené novými zmluvami založenými na novom právnom rámci.

Záver týkajúci sa náhrady poskytovanej na medzinárodné spojenia

(207) Komisia nemôže prijať tvrdenie talianskych orgánov, že subvencie vyplácané spoločnostiam Adriatica a Saremar na prevádzku medzinárodných spojení by sa z dôvodu, že režim služieb vo verejnom záujme existoval ešte pred nadobudnutím účinnosti Zmluvy o ES a nariadenia o námornej kabotáži, mali považovať za existujúcu pomoc.

(208) Odkaz na nariadenie o námornej kabotáži je nepodstatný, keďže toto nariadenie sa nevzťahuje na medzinárodné trasy.

(209) Navyše so zreteľom na prvky uvedené vyššie (odôvodnenia 180 – 206) sa Komisia domnieva, že pôvodná schéma pomoci prešla podstatnými úpravami, čo malo vplyv na jej charakter, a preto sa z nej stala úplne nová schéma pomoci. Takéto úpravy sa týkajú mnohých, ak nie priamo všetkých podstatných prvkov pôvodného právneho rámca vytvoreného dekrétmi z roku 1936 a úplne zmenili podobu tohto rámca.

(210) Po prvé, prevádzka väčšiny medzinárodných trás skúmaných v rámci tohto rozhodnutia sa nezačala ešte pred nadobudnutím účinnosti Zmluvy o ES. Jedinou výnimkou je trasa Bari – Drač prevádzkovaná spoločnosťou Tirrenia. Komisia však konštatuje, že kým trasa Bari – Drač, ktorá je predmetom súčasného posúdenia, je trasa s kombinovanou (osobnou a nákladnou) dopravou, trasa uvedená na zozname trás národného záujmu bola iba trasou osobnej dopravy. Navyše trasa osobnej dopravy spájajúca Sardíniu s Korzikou vytvorená prostredníctvom zoznamu trás národného záujmu bola trasa La Maddalena – Palau – Bonifacio a pôvodne ju prevádzkovala spoločnosť Tirrenia. Komisia konštatuje, že trasy kombinovanej dopravy neskôr prevádzkované spoločnosťou Saremar, zriadené v súlade s článkom 15 zákona č. 856/1986, boli dve samostatné trasy, a to trasa La Maddalena – Palau a trasa Santa Teresa di Gallura – Bonifacio.

(211) Po druhé, právny základ na poskytovanie náhrady za prevádzku medzinárodných trás bol zrušený po nadobudnutí účinnosti Zmluvy o ES.

(212) Po tretie, mechanizmus na výpočet výšky náhrady na prevádzku trás v rámci režimu služieb vo verejnom záujme vrátane ziskovej marže, ako aj jej prehodnotenie, boli niekoľkokrát významne upravené.

(213) Po štvrté, obdobie, počas ktoré sa náhrada mohla poskytovať, sa opakovane predlžovalo.

(214) Po piate, rozpočtové prostriedky pridelené na financovanie spojení vo verejnom záujme neboli stanovené v roku 1936. Celková suma bola prvýkrát zavedená v roku 1962, následne sa však od nej v roku 1974 ustúpilo.

(215) Po šieste, mechanizmus náhrad za kabotážne trasy stanovený v článkoch 8 a 9 zákona č. 684/1974 začal platiť na medzinárodné trasy prevádzkované spoločnosťou Adriatica iba na základe článku 13 ods. 4 zákona č. 856/1986. V tejto súvislosti Komisia upozorňuje, že aj keby sa náhrada založená na nákladoch a poskytovaná v súlade so zákonom č. 684/1974 považovala za podobnú náhrade založenej na postupe stanovenom dekrétmi z roku 1936, to isté nie je možné tvrdiť o rámci vytvorenom zákonom č. 600/1962, ktorým sa zaviedlo poskytovanie sumy, ktorá bola stanovená vopred, ktorá obsahovala stimuly na zvýšenie účinnosti a ktorá sa uplatňovala takmer trinásť rokov.

(216) Talianske orgány tvrdili, že účelom zmien zavedených po nadobudnutí účinnosti Zmluvy o ES bolo obmedziť výšku príspevku z verejných zdrojov. Z prvkov uvedených v odôvodneniach 209 až 215 však vyplýva, že tieto zmeny nemali za následok iba zníženie náhrady poskytovanej spoločnostiam, ale podstatne zmenili charakter opatrenia pomoci. V skutočnosti všetky tieto úpravy boli schopné ovplyvniť zlučiteľnosť náhrady s vnútorným trhom, keďže zmenili jej potenciálne účinky na hospodársku súťaž. Stručne povedané, namiesto toho, aby Taliansko po nadobudnutí účinnosti Zmluvy o ES zachovalo mechanizmus náhrad bez zmien, vytvorilo niekoľko odlišných systémov náhrad za medzinárodné trasy vo verejnom záujme.

([47]) Dekrét č. 2081/1936 bol zrušený v roku 1974 a dekrét č. 2082/1936 bol zrušený v roku 2008.

(217) Pokiaľ ide o pripomienky predložené pri vyšetrovaní príjemcami, Komisia konštatuje, že tieto pripomienky sa zväčša prelínajú s pripomienkami talianskych orgánov. Komisia podľa príjemcov v tichosti povolila dotknuté opatrenia tým, že odkladala začatie formálneho vyšetrovacieho konania dlho po tom, čo bola informovaná o subvenciách spoločnostiam skupiny Gruppo Tirrenia.

(218) Možnosť, že Komisia vedela o rôznych legislatívnych predpisoch, ktorými sa ustanovovali ročné subvencie na prevádzku služieb námornej dopravy, a o pôvodných dohodách, však bez predchádzajúceho oznámenia v zmysle článku 108 ods. 3 ZFEÚ neznamená, že Komisia dala tichý súhlas. Skutočnosť, že Komisia vie o určitom opatrení a neprijme v tejto súvislosti nijaké kroky, nemôže sama osebe mať vplyv na klasifikáciu pomoci ako existujúcej alebo novej pomoci ([48]).

(219) Komisia na základe uvedených skutočností považuje náhradu poskytovanú za prevádzku medzinárodných trás za novú pomoc v zmysle článku 1 nového procesného nariadenia.

5.1.3. *Zlučiteľnosť pomoci*

5.1.3.1. Všeobecný rámec

(220) V článku 106 ods. 2 ZFEÚ sa stanovuje, že „podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu alebo podniky, ktoré majú povahu fiškálneho monopolu, podliehajú pravidlám zmlúv, najmä pravidlám hospodárskej súťaže, za predpokladu, že uplatňovanie týchto pravidiel neznemožňuje právne alebo v skutočnosti plniť určité úlohy, ktoré im boli zverené. Rozvoj obchodu nesmie byť ovplyvnený v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so záujmami Únie."

(221) V tomto článku sa stanovuje výnimka zo zákazu štátnej pomoci uvedeného v článku 107 ZFEÚ v rozsahu, v akom je pomoc nevyhnutná a primeraná v tom zmysle, že neexistencia pomoci by bránila výkonu služieb všeobecného hospodárskeho záujmu za prijateľných hospodárskych podmienok. Úlohou Komisie je podľa článku 106 ods. 3 ZFEÚ zabezpečiť uplatňovanie tohto článku tým, že okrem iného stanoví, za akých podmienok bude kritériá nevyhnutnosti a primeranosti považovať za splnené.

(222) Dňa 31. januára 2012 sa začal uplatňovať rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme (2011) (ďalej len „rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012") a účinnosť nadobudlo rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ ([49]) (ďalej len „rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012"). Od tohto dátumu sa zlučiteľnosť pomoci vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme musí skúmať na základe kritérií rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(223) Rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa vzťahuje na každú neoprávnenú pomoc, ktorá bola poskytnutá pred začiatkom uplatňovania tohto rámca a o ktorej Komisia prijme rozhodnutie po 31. januári 2012, s výnimkou ustanovení v bodoch 14, 19, 20, 24, 39 a 60 (pozri bod 69 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012). Zlučiteľnosť náhrady poskytovanej regionálnym spoločnostiam do uplynutia platnosti pôvodných dohôd 31. decembra 2008 preto patrí do rozsahu pôsobnosti rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 a musí sa posudzovať na základe príslušných ustanovení tohto rámca, a to:

a) pomoc by sa mala poskytnúť na skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ;

b) poskytovaním služby všeobecného hospodárskeho záujmu musí byť poverený príslušný podnik jedným alebo viacerými aktmi. V týchto aktoch by sa mal stanoviť obsah a dĺžka trvania záväzkov služby vo verejnom záujme; podnik poverený týmito záväzkami a v prípade potreby dotknuté územie; povaha akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku; opis mechanizmu náhrady a parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady a opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady;

([48]) Rozsudok zo 4. septembra 2009, *Taliansko/Komisia*, rozsudok, T-211/05, ECLI: EU:T:2009:304, body 76 – 78, a rozsudok z 21. júla 2011, *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI: EU:C:2011:497, bod 127.

([49]) rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

c) výška náhrady nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme a primeraný zisk.

(224) V pôvodných dohodách sa určilo, že záväzky týkajúce sa trás a prístavov, ktoré majú byť obsluhované, kapacita plavidiel pridelených na predmetné námorné spojenia, frekvencie služieb a cestovné tarify sa podrobne vymedzia v päťročných plánoch, ktoré príjemcovia predkladajú na schválenie verejným orgánom. Komisia na tomto základe konštatuje, že záväzky služby vo verejnom záujme pridelené spoločnostiam vyplývajú súčasne z pôvodných dohôd uzavretých v júli 1991 s talianskym štátom, z právneho rámca, ako sa uvádza vyššie, a z päťročných plánov.

(225) V päťročných plánoch boli stanovené prístavy a frekvencie, ktoré musia byť zabezpečené počas vrcholnej sezóny a mimo sezóny, ako aj druh plavidiel určených pre každú trasu. Výslednú sieť služieb však bolo možné v každom päťročnom období upravovať v reakcii na vývoj dopytu na dotknutých trasách. Z informácií predložených talianskymi orgánmi vyplýva, že úpravy frekvencie alebo cestovných poriadkov mohli robiť iba zainteresované miestne spoločenstvá po predložení konkrétnych požiadaviek ministerstvu dopravy. Tieto požiadavky sa následne posudzovali individuálne na medzirezortnej úrovni, okrem iného s ohľadom na ich finančné dôsledky na prevádzkové náklady dotknutej spoločnosti. Akákoľvek úprava siete služieb počas každého päťročného obdobia preto bola predmetom administratívneho rozhodnutia určeného príjemcom.

(226) V čase prijatia rozhodnutia z roku 2005 Taliansko Komisii predložilo prvé dva päťročné plány, ktoré sa týkali období 1990 – 1994 a 1995 – 1999. Tretí plán (vzťahujúci sa na obdobie 2000 – 2004) nebol v čase prijatia rozhodnutia z roku 2005 ešte schválený. Ministerským dekrétom z 8. marca 2000 bolo spoločnostiam udelené povolenie pokračovať v poskytovaní služieb vo verejnom záujme za podmienok dohodnutých v päťročnom pláne na roky 1994 – 1999, ktorý bol účinný v roku 1999, až do prijatia päťročného plánu na roky 2000 – 2004.

(227) Ako už bolo uvedené, Taliansko po zrušení rozhodnutia z roku 2005 rozsudkom z roku 2009 potvrdilo, že na obdobia 2000 – 2004 a 2005 – 2008 nebol nakoniec prijatý žiaden päťročný plán. Namiesto toho boli podľa talianskych orgánov dohodnuté ad hoc úpravy záväzkov služby vo verejnom záujme uložených prevádzkovateľom, ktorých cieľom bolo väčšie priblíženie služieb potrebám miestnych spoločenstiev, ale bez toho, aby sa podstatne zmenil systém služieb vo verejnom záujme.

(228) Komisia preto konštatuje, že v porovnaní so situáciou uvedenou v päťročnom pláne na roky 1994 – 1999 nedošlo k žiadnym podstatným zmenám režimu služieb vo verejnom záujme, a tak predpokladá, že spoločnosti pokračovali v poskytovaní služieb prevažne na základe tých istých záväzkov služby vo verejnom záujme týkajúcich sa cestovného poriadku, frekvencie, plavidiel alebo cestovných taríf, a to až do uplynutia platnosti pôvodných dohôd.

5.1.3.2. Skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu

(229) Podľa bodov 12 a 13 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa pomoc musí poskytovať na skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Členské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky služby vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok.

(230) Pri neexistencii osobitných pravidiel Únie, ktoré by definovali rozsah existencie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, majú členské štáty široké pole vlastného uváženia pri definovaní toho, čo považujú za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, a preto Komisia môže definovanie takejto služby členským štátom spochybniť iba v prípade zjavného pochybenia ([50]).

([50]) Pozri bod 46 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

(231) Podľa článku 1 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 4055/86 „[sa] sloboda poskytovať služby námornej dopravy medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami […] uplatňuje s ohľadom na štátnych príslušníkov členských štátov usadených v členskom štáte inom, ako je štát osoby, pre ktorú sú služby určené“. Na rozdiel od nariadenia o námornej kabotáži ([51]) však nariadenie (EHS) č. 4055/86 neobsahuje výnimky zo zásady slobody poskytovať služby medzinárodnej námornej dopravy.

(232) Komisia zastáva názor, že bez ohľadu na to, že neexistuje explicitné ustanovenie upravujúce možnosť členských štátov uzatvárať zmluvy o službách vo verejnom záujme v súvislosti s poskytovaním služieb námornej dopravy medzi členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami, nariadenie (EHS) č. 4055/86 nebráni členským štátom prijať takéto opatrenia. V súlade s bodom 9 druhým pododsekom usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia pre námornú dopravu“) ([52]) „Komisia súhlasí, že v prípade, ak sú na splnenie naliehavých potrieb verejnej dopravy potrebné služby medzinárodnej námornej dopravy, môžu byť uložené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme alebo môžu byť uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme pod podmienkou, že akákoľvek náhrada bude podliehať uvedeným pravidlám a postupom Zmlúv [pravidlám a postupom Zmlúv upravujúcim štátnu pomoc, podľa výkladu Súdneho dvora]“.

(233) Komisia preto zameria svoje posúdenie iba na otázku, či Taliansko považovalo medzinárodné dopravné spojenia prevádzkované spoločnosťami Adriatica a Saremar za nevyhnutné na splnenie naliehavých potrieb verejnej dopravy.

Medzinárodné trasy prevádzkované spoločnosťou Adriatica

(234) Spoločnosť Adriatica prevádzkovala medzinárodné trasy medzi Talianskom a Gréckom, Albánskom, Čiernou Horou a Chorvátskom.

(235) Komisia musí posúdiť, či na týchto trasách pôsobili konkurenční prevádzkovatelia, ktorí ponúkali služby podobné alebo porovnateľné so službami poskytovanými verejným prevádzkovateľom a ktoré zodpovedajú požiadavkám stanoveným verejnými orgánmi. Talianske orgány neinformovali Komisiu o žiadnej podstatnej zmene záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo stavu hospodárskej súťaže na týchto trasách po zrušení rozhodnutia z roku 2005.

(236) Ako sa uvádza ďalej, spoločnosť Adriatica bola poverená úlohou všeobecného záujmu, z ktorej vplývali náklady, ktoré by spoločnosti nevznikli, ak by konala v súlade so svojím vlastným obchodným záujmom.

— Taliansko/Grécko

(237) Námorné spojenie Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, ktoré spájalo centrálne regióny Európskej únie s jedným z jeho okrajových regiónov, predstavovalo trasu podstatného významu pre obchodnú a turistickú dopravu, najmä s ohľadom na politickú nestabilitu, ktorá narúšala alternatívne pozemné spojenia.

(238) V roku 1977 na základe spoločnej žiadosti talianskych a gréckych orgánov bolo toto námorné spojenie zaradené do zoznamu železničných tratí a služieb cestnej a námornej dopravy, na ktoré sa vzťahuje Medzinárodný dohovor zo 7. februára 1970 týkajúci sa prepravy cestujúcich a batožiny po železnici (CIV). Na to, aby spoločnosť Adriatica mohla poskytovať služby námornej dopravy ponúkané na tejto trase, pristúpila k spoločenstvu Eurail.

(239) Z informácií, ktoré boli poskytnuté Komisii počas stretnutí 26. októbra 2001, vyplýva, že medzi rokmi 1992 až 1999 spoločnosť Adriatica vykonávala na tejto trase v priemere 265 plavieb za rok, pričom prepravila v priemere 161 440 cestujúcich, 24 376 vozidiel a 104 437 kubických metrov tovaru. Ako sa uvádza v liste talianskych orgánov zo 17. februára 2004, v období od roku 1996 do roku 1999 konkurenti spoločnosti Adriatica nezabezpečovali službu, ktorá by poskytovala rovnaké záruky, čo sa týka kvality používaných plavidiel a okrem iného pravidelnosti a frekvencie služieb.

([51]) Článok 4 nariadenia o námornej kabotáži členským štátom dáva možnosť uzatvárať zmluvy o službách vo verejnom záujme s námornými spoločnosťami, ktoré vykonávajú pravidelnú námornú dopravu na ostrovy, z ostrovov a medzi nimi, alebo im ukladať záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ako podmienku poskytovania kabotážnych služieb. V článku 4 ods. 2 uvedeného nariadenia sa navyše stanovuje, že pri ukladaní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa členské štáty musia riadiť požiadavkami týkajúcimi sa prístavov, ktoré majú byť obsluhované, pravidelnosti, plynulosti, frekvencie, kapacity pre výkon služby, účtovaných sadzieb a posádky plavidiel a že v prípade, ak sa poskytuje náhrada za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, vzťahuje sa na všetkých majiteľov lodí Únie.

([52]) Oznámenie Komisie K(2004) 43 – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3).

(240) Spoločnosť Adriatica túto trasu prevádzkovala až do konca roku 1999. Na konci päťročného plánu na roky 1995 – 1999 spoločnosť Adriatica pozastavila činnosti vykonávané jej plavidlami na trase Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras a prestala dostávať verejné subvencie na prevádzku tejto trasy. S cieľom zaručiť služby osobnej dopravy medzi Brindisi a Patrasom, na ktoré sa vzťahuje dohovor CIV, spoločnosť Adriatica medzi rokmi 2000 až 2004 uzatvorila zmluvné dohody s inými námornými prepravcami.

(241) Komisia sa domnieva, že talianske orgány mali právo poskytovať subvencie na pokrytie prevádzkových strát z pravidelných služieb do prístavov obsluhujúcich vzdialené regióny Únie v prípadoch, keď trhové sily nezabezpečujú dostačujúcu úroveň služieb. Komisia sa na základe uvedených skutočností nazdáva, že poskytovanie verejných subvencií na prevádzku tejto trasy môže byť v zásade odôvodnené.

(242) Komisia dospela k záveru, že prevádzka námorných spojení medzi Talianskom a Gréckom spoločnosťou Adriatica predstavovala skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

— Taliansko/Albánsko

(243) Spojenia s Albánskom sa začali v roku 1983, keď spoločnosť Adriatica začala na základe dvojstrannej dohody medzi Talianskom a Albánskom z roku 1983 ([53]) prevádzku trasy kombinovanej osobnej a nákladnej dopravy z Terstu do Drača. Medzi rokmi 1991 až 1998 sa doprava medzi Talianskom a Albánskom zvýšila exponenciálne: z 20 096 cestujúcich v roku 1991 na 357 078 cestujúcich v roku 1999. Spojenia prevádzkované spoločnosťou Adriatica (Terst – Drač, Ancona – Drač a Bari – Drač) boli nevyhnutné na uspokojenie potrieb miestneho obyvateľstva v oblasti dopravy, najmä skupín s nízkymi príjmami, a na zachovanie dobrých susedských vzťahov s Albánskom. Záujem Talianska o dobré susedské vzťahy je možné vysvetliť hlbokými historickými, politickými a hospodárskymi vzťahmi medzi obidvomi krajinami, niekoľkými stovkami tisícov Albáncov, ktorí v 20. storočí emigrovali do Talianska, a niekoľkými talianskymi usadlíkmi, ktorí žili v Albánsku pred rokom 1992. Navyše v 90. rokoch 20. storočia zohrávali trajekty spoločnosti Adriatica kľúčovú úlohu pri poskytovaní logistickej a humanitárnej pomoci Talianska Albánsku počas albánskej politickej krízy, ktorá vznikla po páde miestneho režimu.

(244) Spoločnosť Adriatica musela dodržiavať obmedzenia týkajúce sa trás, ktoré mala prevádzkovať, frekvencie a platných cestovných taríf (ktoré vopred stanovilo Taliansko) a obmedzenia týkajúce sa lodí/trajektov, ktoré sa mali používať, ktoré museli byť povolené talianskou správou.

(245) Na trase Terst – Drač (25 hodín plavby) spoločnosť Adriatica nebola vystavená nijakej hospodárskej súťaži. Spoločnosť Adriatica v období 1995 – 1998 na tejto trase prepravovala cestujúcich a náklady prostredníctvom trajektov dvakrát týždenne počas celého roka. Maximálna ponúkaná kapacita bola 800 cestujúcich na plavbu. Spoločnosť Adriatica v roku 1999 po zmene päťročného plánu na roky 1995 – 1999 schválenej ministerským dekrétom zo 17. júla 1998 na tejto trase prevádzkovala iba služby nákladnej dopravy. Od roku 2000 (čiže po ukončení druhého päťročného plánu) sa Taliansko rozhodlo ukončiť podporu na tejto trase, pretože dopyt po doprave na trase sa začal zmenšovať a bolo zrejmé, že súkromní prevádzkovatelia, ktorí vstupovali na trh, zabezpečia dostačujúcu obsluhu tejto trasy.

(246) Ani na trase Ancona – Drač (18 – 19 hodín plavby) spoločnosť Adriatica nebola vystavená žiadnej hospodárskej súťaži. Spoločnosť musela túto trasu podľa plánu na roky 1995 – 1999 prevádzkovať dvakrát týždenne. V roku 2001 trasu prevádzkovala štyrikrát za týždeň s piatimi trajektmi prepravujúcimi cestujúcich a náklad. Maximálna ponúkaná kapacita bola 800 – 1 080 cestujúcich (v závislosti od typu trajektu) na plavbu. Spoločnosť trasu prevádzkovala do roku 2004, keď na trh vstúpila spoločnosť Adria Ferries s dostatočnou kapacitou na uspokojenie dopytu na trhu (s použitím trajektu s kapacitou 800 cestujúcich a 25 nákladných automobilov).

(247) Na trase Bari – Drač (8 hodín plavby) bola spoločnosť Adriatica vystavená konkurencii iných prevádzkovateľov (z EÚ aj z krajín mimo EÚ), ktorí však používali staré plavidlá a poskytovali služby, ktoré nezaručovali pravidelnosť a spoľahlivosť potrebnú na uspokojenie potrieb obyvateľstva. Spoločnosť musela túto trasu podľa plánu na roky 1995 – 1999 prevádzkovať štyrikrát týždenne. Spoločnosť Adriatica v roku 1998 po zmene plánu schválenej ministerstvom túto trasu prevádzkovala trikrát za týždeň. Celková ponúkaná kapacita bola 1 080 cestujúcich na plavbu počas celého roka. Z údajov o dopyte za rok 2001 vyplýva, že spoločnosť Adriatica bola jedinou spoločnosťou pôsobiacou na tejto trase, ktorá bola schopná úplne uspokojovať dopyt počas celého roka (t. j. 530 cestujúcich denne mimo sezóny a 1 050 cestujúcich denne počas vrcholnej sezóny). Navyše ceny spoločnosti neboli nižšie než náklady jej konkurentov. Z informácií, ktoré talianske orgány predložili po zrušení rozhodnutia z roku 2005 Všeobecným súdom, vyplýva, že výsledky na trase Bari – Drač boli v období 2004 – 2008 kladné. Hoci talianske orgány neboli schopné poskytnúť údaje o jednotlivých trasách za roky 2002 – 2003, vo svojej odpovedi z 21. decembra 2018 potvrdili, že spoločnosť Adriatica nedostávala v období 2002 – 2008 žiadnu náhradu za prevádzku tejto trasy.

([53]) Článkom 5 protokolu boli spoločnosť Adriatica a albánska spoločnosť Transship poverené organizáciou usporiadania poskytovania služieb na tejto trase.

(248) Komisia dospela k záveru, že spoločnosť Adriatica bola jedinou spoločnosťou zabezpečujúcou pravidelné a spoľahlivé služby trajektovej osobnej a nákladnej dopravy na trasách Terst – Drač (do roku 2000), Ancona – Drač (do roku 2004) a Bari – Drač (do konca roku 2001) a že služby námornej dopravy, ktoré na týchto trasách poskytovala, predstavovali skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Pokiaľ ide o služby poskytované spoločnosťou Adriatica na trase Bari – Drač v období 2002 – 2008, nie je potrebné posudzovať existenciu skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu v tomto období, keďže spoločnosti nebola poskytnutá žiadna pomoc ako náhrada na poskytovanie týchto služieb.

— Taliansko/Čierna Hora

(249) V rámci spojenia medzi Talianskom a Čiernou Horou spoločnosť Adriatica prevádzkovala trasy Ancona – Bar a Bari – Bar. Obidve spojenia vytvorila spoločnosť Adriatica v roku 1997 na základe žiadosti čiernohorských orgánov o pravidelné námorné spojenie medzi obchodným prístavom krajiny a severnými a južnými prístavmi Talianska a v roku 1999 bola ich prevádzka prerušená z dôvodu vojny v Kosove. V tom čase malo Taliansko záujem o zabezpečenie pravidelných spojení do Čiernej Hory a z nej s cieľom posilniť regionálnu spoluprácu a podporiť demokratizačný proces v štátoch Juhoslovanskej zväzovej republiky (t. j. Srbsko a Čierna Hora). Bar predstavoval jediný prístup Juhoslovanskej zväzovej republiky k moru.

(250) Námorné spojenie Ancona – Bar sa obnovilo v roku 2000 na žiadosť čiernohorských orgánov, ktoré v roku 2001 dokonca požiadali o zvýšenie frekvencie služieb poskytovaných spoločnosťou Adriatica. Spoločnosť na tejto trase, ktorú prevádzkovala do roku 2004, nebola nikdy vystavená hospodárskej súťaži.

(251) Spoločnosť Adriatica námorné spojenie Bari – Bar prevádzkovala iba v rokoch 1997 a 1998. Na tejto trase bola spoločnosť vystavená konkurencii dvoch prevádzkovateľov (čiernohorskému štátom vlastnenému podniku vykonávajúcemu trajektovú dopravu a jednému slovinskému prevádzkovateľovi), ktorí nikdy neponúkali rovnaké záruky z hľadiska kvality plavidiel.

(252) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že námorné služby poskytované spoločnosťou Adriatica na trasách medzi Talianskom a Čiernou Horou predstavovali skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Adriatica bola jedinou spoločnosťou, ktorá zabezpečovala pravidelné a spoľahlivé služby trajektovej osobnej a nákladnej dopravy na týchto trasách.

— Taliansko/Chorvátsko

(253) V rámci spojenia medzi Talianskom a Chorvátskom spoločnosť Adriatica prevádzkovala trasy Ancona – Split a Bari – Dubrovník.

(254) Prevádzka námorného spojenia Ancona – Split medzi Talianskom a Chorvátskom, povolená v roku 1960 súkromným prevádzkovateľom, bola prevedená na spoločnosť Adriatica zákonom č. 42 z 27. februára 1978. Z informácií predložených talianskymi orgánmi vyplynulo, že služby, ktoré boli prerušené v roku 1991, boli obnovené v roku 1994 na výslovnú žiadosť vlády Chorvátskej republiky. Taliansko navyše malo záujem o zabezpečenie pravidelných spojení s Chorvátskom (a najmä s Dalmáciou) vzhľadom na veľký počet Talianov a osôb talianskeho pôvodu, ktorí žijú v tomto regióne. Napriek výkyvom spôsobeným krízou v Kosove sa doprava od roku 1994 značne rozvinula. Spoločnosť Adriatica počas celého roka vykonávala dve plavby týždenne prostredníctvom jedného kombinovaného plavidla, pričom ďalší prevádzkovatelia (jeden chorvátsky a jeden libérijský prevádzkovateľ a jeden prevádzkovateľ z Európskej únie) vykonávali plavby v podstate iba v letnej sezóne a neuspokojovali všetky požiadavky na služby, ktoré v dohode stanovili talianske orgány. Trasa bola v roku 2006 zrušená.

(255) Spoločnosť Adriatica námorné spojenie Bari – Dubrovník prevádzkovala iba v rokoch 1997 a 1998. Jediným konkurentom na tejto trase bol chorvátskym štátom vlastnený podnik vykonávajúci trajektovú dopravu.

(256) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že námorné služby poskytované spoločnosťou Adriatica na trasách medzi Talianskom a Chorvátskom predstavovali skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Adriatica bola jedinou spoločnosťou, ktorá zabezpečovala pravidelné a spoľahlivé služby trajektovej osobnej a nákladnej dopravy na týchto trasách.

Medzinárodná trasa prevádzkovaná spoločnosťou Saremar

(257) Spoločnosť Saremar prevádzkovala jednu medzinárodnú trasu Santa Teresa di Gallura – Bonifacio medzi Sardíniou a Korzikou.

(258) Komisia sa domnieva, že prevádzka trasy medzi Sardíniou a Korzikou (Santa Teresa – Bonifacio) spoločnosťou Saremar uspokojuje skutočnú potrebu, ktorú nebolo možné uspokojiť len prostredníctvom trhových síl.

(259) Konkrétne spoločnosť Saremar na tejto trase vykonávala počas celého roka dve plavby za deň tam a späť prostredníctvom jedného kombinovaného plavidla s celkovou kapacitou 560 cestujúcich a 51 motorových vozidiel. Z informácií, ktoré predložili talianske orgány, vyplynulo, že išlo o cezhraničné spojenie na krátku vzdialenosť (10 námorných míľ) prevažne miestneho významu prevádzkované pre spoločenstvá na Sardínii, ako aj pre blízke spoločenstvá na Korzike. Pravidelné spojenie medzi Santa Teresou a Bonifaciom slúžilo predovšetkým na zabezpečenie pohybu cezhraničných pracovníkov medzi južnou Korzikou a severnou Sardíniou. Z informácií, ktoré predložili talianske orgány, vyplynulo, že toto spojenie si výslovne vyžiadali miestne spoločenstvá na Sardínii a Korzike.

(260) Služby poskytované konkurentom nevyhovujú požiadavkám na pravidelnosť a frekvenciu stanoveným talianskymi orgánmi. Dotknutý prevádzkovateľ navyše mimo sezóny prepravoval nepravidelne.

(261) Komisia sa na základe uvedených skutočností domnieva, že cieľ, ktorý je vyjadrením oprávnenej potreby verejnosti vyslovenej príslušnými miestnymi a regionálnymi orgánmi, spočívajúci v poskytovaní celoročnej pravidelnej služby medzi dvomi ostrovnými regiónmi nebolo možné dosiahnuť voľnou súťažou trhových síl. Medzinárodná trasa prevádzkovaná spoločnosťou Saremar preto predstavovala skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

5.1.3.3. Príslušný poverovací akt

(262) V súlade s bodmi 15 a 16 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 boli príjemcovia výslovne poverení poskytovaním dotknutých služieb, a to prostredníctvom pôvodných dohôd a v príslušných časových obdobiach prostredníctvom päťročných plánov, v ktorých sa jasne stanovuje obsah a trvanie záväzkov služby vo verejnom záujme, príjemcovia a mechanizmus náhrady.

(263) Pôvodné dohody sú zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré uzatvoril taliansky štát s každou z piatich regionálnych spoločností bývalej skupiny Gruppo Tirrenia. Týmito zmluvami sa spoločnostiam uložila povinnosť poskytovať služby (v zmysle trás, frekvencie, druhu plavidiel a cestovných taríf – pozri odôvodnenie 97) opísané v päťročných plánoch a stanovili sa v nich hlavné pravidlá, ktoré tvoria základ mechanizmu náhrady, uplatňované v päťročných plánoch. Ako sa uvádza v odôvodneniach 95 a 96, v pôvodných dohodách sa stanovilo, že výška ročnej subvencie sa určí na základe žiadosti, ktorú podal príjemca a schválilo ministerstvo. V pôvodných dohodách sa podrobne opisujú rozličné prvky príjmov a nákladov, ktoré sa mali zohľadniť pri výpočte náhrady a výnosov z investovaného kapitálu. V článku 3 pôvodných dohôd sa stanovujú aj opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady. Regionálne spoločnosti mali na jednej strane povinnosť v predkladanej žiadosti okamžite ministerstvu oznámiť všetky relevantné zmeny predpokladaných výsledkov, aby sa náhrada mohla okamžite upraviť. Na druhej strane sa neexistencia nadmernej náhrady kontrolovala aj ex post a regionálne spoločnosti mali povinnosť vrátiť štátu akúkoľvek sumu, ktorá presahovala potreby.

(264) Tieto úvahy sa týkajú všetkých regionálnych spoločností rovnako.

5.1.3.4. Primeranosť náhrady

(265) Podľa informácií, ktoré predložilo Taliansko, náhrada poskytnutá spoločnostiam Adriatica a Saremar za prevádzku medzinárodných trás zodpovedá čistej strate zaznamenanej pri obsluhe trasy.

(266) Pokiaľ ide o primeranosť náhrady, Komisia sa na základe úvah uvedených v odôvodneniach 168 a 163 až 172 domnieva, že náhrada sa poskytovala iba na čisté náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní služieb, a výnos, ktorý bol prevádzkovateľovi povolený, bol primeraný, v súlade s bodmi 21 a 22 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012. Navyše minimálne od 1. januára 2004 sa pre všetky činnosti služieb vo verejnom záujme, ktoré Taliansko uložilo regionálnym spoločnostiam, viedlo oddelené účtovníctvo pre každú trasu. Je preto možné dospieť k záveru, že regionálne spoločnosti dodržali povinnosť transparentnosti zavedenú smernicou Komisie 2006/111/ES ([54]) (pozri bod 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012).

(267) Osobitne v súvislosti s investíciami naplánovanými v päťročných plánoch Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti týkajúce sa mechanizmov financovania investícií potrebných na poskytovanie služieb podporovaných subvenciami v rámci pôvodných dohôd. Komisia chcela konkrétne posúdiť to, v akej miere sa pri výpočte ročnej náhrady zohľadňovali náklady na nákup a odpisovanie plavidiel. Okrem toho skutočnosť, že regionálne spoločnosti mali zaručenú subvenciu, ktorá zahŕňala aj náklady na amortizáciu ich plavidiel až do roku 2008, mohla byť považovaná za implicitnú záruku zo strany talianskeho štátu, ktorá verejnému prevádzkovateľovi umožňuje nepreberať hospodárske riziko spojené s každou investíciou.

([54]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

(268) Pôvodné dohody obsahovali požiadavku, aby regionálne spoločnosti na subvencovaných trasách používali plavidlá, ktorých vek nepresahuje dvadsať rokov, a aby boli ich vlastníkmi (pokiaľ im verejné orgány výslovne neudelili výnimku). Táto povinnosť, ktorá predstavuje záväzok služby vo verejnom záujme, donútila regionálne spoločnosti počas platnosti pôvodných dohôd obnoviť veľkú časť svojej flotily z dôvodu dosiahnutého veku plavidiel používaných na trasách zahrnutých v prvom päťročnom pláne (1990 – 1994). Okrem toho druh plavidiel používaných na každej z trás obsluhovaných uvedenými spoločnosťami bol stanovený v ministerskom dekréte, ktorým sa schvaľuje alebo mení každý päťročný plán. Nákup každého nového plavidla, ako aj prevod vlastníctva najstarších plavidiel alebo ich vyradenie z prevádzky sa museli povoliť ministerským dekrétom, v ktorom bola uvedená aj služba, na ktorú má byť dané plavidlo pridelené. Investície regionálnych spoločností museli byť v súlade aj so stratégiou rozvoja služieb poskytovaných v priebehu päťročného referenčného obdobia, ako bolo určené v päťročnom pláne, ktorý schválil verejný orgán.

(269) So zreteľom na tieto osobitné pravidlá Komisia preskúmala, či náklady na obstarávanie a odpisovanie plavidiel používaných regionálnymi spoločnosťami na trasách vo verejnom záujme počas päťročných období 1990 – 1994 a 1995 – 1999 zodpovedali požiadavkám, ktoré stanovili talianske orgány, a či boli úmerne zohľadnené pri výpočte ročnej náhrady. Z informácií, ktoré predložili talianske orgány, vyplynulo, že uvedenie nových plavidiel do prevádzky bolo vždy spojené s vyraďovaním starých plavidiel, čo malo za následok, že nedošlo k celkovému zvýšeniu kapacity spojenej s obnovením flotily regionálnych spoločností.

(270) Pokiaľ ide o náklady na nákup nových plavidiel, z tých istých informácií vyplynulo, že: i) tento nákup sa uskutočnil čiastočne z vlastných prostriedkov spoločnosti a čiastočne prostredníctvom bankových úverov; ii) úrokové sadzby účtované úverovými inštitúciami zodpovedali sadzbám, ktoré v tom istom období mali spoločnosti s porovnateľnou veľkosťou a obratom z iných odvetví hospodárstva ([55]); iii) regionálne spoločnosti nemali žiadnu priamu záruku od talianskych orgánov na splatenie týchto úverov. Komisia uznáva, že samotná existencia zmluvy uzavretej so štátom poskytla investorom istotu, že ich záväzky budú zaplatené, a regionálnym spoločnostiam možnosť modernizovať ich flotily bez prebratia hospodárskych rizík, ktoré musel znášať obchodný prevádzkovateľ. Táto výhoda však bola prirodzenou súčasťou režimu vytvoreného pôvodnými dohodami, ktoré boli uzatvorené na dvadsať rokov, ktoré predchádzalo nadobudnutiu účinnosti nariadenia o námornej kabotáži a usmernení pre námornú dopravu. Okrem toho, ako už bolo uvedené, nové plavidlá, ktoré regionálne spoločnosti kúpili v rámci pôvodných dohôd, boli priradené výhradne na pravidelné služby stanovené v päťročných plánoch. Táto výhoda teda bola neoddeliteľnou súčasťou pôvodných dohôd.

(271) Pokiaľ ide o náklady na odpisovanie plavidiel používaných regionálnymi spoločnosťami na trasách zahrnutých v päťročných plánoch, Komisia konštatuje, že tieto náklady predstavujú jeden z prvkov nákladov, ktoré sa v zmysle článku 5 pôvodných dohôd zohľadňujú pri výpočte ročnej subvencie. Podľa kritérií stanovených v pôvodných dohodách sa odpisovanie počíta lineárnym spôsobom za obdobie dvadsiatich rokov s výnimkou superrýchlych plavidiel, v prípade ktorých bolo toto obdobie skrátené na pätnásť rokov. Keďže sa pri kontrole analytických účtov týchto trás nezistil žiaden prvok nadmernej náhrady, Komisia zastáva názor, že mechanizmus zavedený v rámci pôvodných dohôd na zohľadnenie odpisovania plavidiel pri výpočte ročnej náhrady sa môže povoliť podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(272) Predpokladá sa, že na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu sa budú používať plavidlá, ktorých druh a kapacitu vopred určili verejné orgány a ktorých odpisovanie sa tak môže zohľadňovať pri výpočte ročnej náhrady, za predpokladu, že spoločnosť predmetné plavidlá kúpila za bežných trhových podmienok a na plnenie úloh, ktorými bola poverená, a že sa používajú výlučne na pravidelné služby dopravy na trasách, ktoré sú predmetom dohody.

(273) V prípade regionálnych spoločností Komisia konštatuje, že všetky predmetné plavidlá sa používali výhradne na služby vo verejnom záujme, a preto sa ich odpisovanie môže v plnej miere zohľadňovať pri výpočte ročnej subvencie. To isté platí v prípade investícií potrebných na poskytovanie služieb stanovených talianskymi orgánmi na päťročné obdobie 2000 – 2004, ktoré druhom a kapacitou zodpovedajú záväzkom na zabezpečenie úrovne služieb prijatých týmito orgánmi.

([55]) Napríklad nákup dvoch vysokorýchlostných plavidiel sa v roku 1999 financoval prostredníctvom úveru z banky Banco di Napoli za 160 miliárd ITL s pohyblivou sadzbou, ktorá sa rovnala sadzbe EURIBOR na šesť mesiacov zvýšenou o 0,40 %, a splatného počas desiatich rokov. Z informácií, ktoré predložili talianske orgány, vyplýva, že tá istá úverová inštitúcia v tom istom čase poskytla úvery iným veľkým spoločnostiam s prakticky totožnými podmienkami.

(274) So zreteľom na uvedené skutočnosti Komisia takisto poznamenáva, že potreba amortizovať investície potrebné na poskytovanie služieb odôvodňuje pomerne dlhé trvanie obdobia poverenia (pozri bod 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012).

(275) Pokiaľ ide o dodatočné investície naplánované v obchodnom pláne na roky 1999 až 2002, plnenie tohto plánu bolo pozastavené po začatí formálneho vyšetrovacieho konania a nebolo obnovené.

5.1.3.5. Narušenie hospodárskej súťaže v rozpore so záujmami Únie

(276) Výsledok postupu podľa článku 108 ZFEÚ nesmie byť v rozpore s osobitnými ustanoveniami Zmluvy ([56]). Komisia preto nemôže vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom štátnu pomoc, ktorá je vzhľadom na určité podmienky v rozpore s inými ustanoveniami Zmluvy. Povinnosť Komisie zabezpečiť uplatňovanie článkov 107 a 108 ZFEÚ v súlade s ostatnými ustanoveniami Zmluvy je namieste najmä vtedy, keď tieto ustanovenia takisto sledujú cieľ nenarušenej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu, ako to je aj v tomto prípade ([57]).

(277) Súlad s požiadavkami stanovenými v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012, ako sa uvádza v posúdení vyššie, zvyčajne postačuje na zabezpečenie toho, že pomoc nenaruší hospodársku súťaž spôsobom, ktorý by bol v rozpore so záujmami Únie (pozri bod 51 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012).

(278) V súvislosti so spoločnosťou Adriatica však Komisia upozorňuje, že v čase od 30. októbra 1990 do júla 1994 bola spoločnosť súčasťou cenového kartelu týkajúceho sa cestovných taríf uplatňovaných na obchodné vozidlá na trase Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, v rozpore s článkom 101 ZFEÚ ([58]), zatiaľ čo dostávala pomoc na prevádzku tejto trasy. Súdny dvor po prijatí rozhodnutia z roku 2005 potvrdil toto posúdenie ([59]).

(279) Náhradu za služby vo verejnom záujme vyplácanú za prevádzku trasy Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras od januára 1992 do júla 1994, keď sa príjemca podieľal na cenovom karteli zakázanom článkom 101 ZFEÚ, nemožno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Hoci účelom náhrady za služby vo verejnom záujme bolo práve uľahčenie prepravy tovaru a cestujúcich na trase Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, príjemca pomoci sa zúčastnil na cenovom karteli, ktorý bránil preprave tovaru na danej trase. Účasť spoločnosti Adriatica na karteli preto bola v priamom rozpore s účelom pomoci na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorá sa tejto spoločnosti poskytovala s cieľom uľahčiť námornú dopravu na tejto trase.

(280) Z toho vyplýva, že zistenie nezlučiteľnosti pomoci a následné vydanie príkazu na vrátenie uvedenej pomoci nepredstavujú novú sankciu, ako tvrdí Taliansko. Táto nezlučiteľnosť jednoducho vyplýva z účasti príjemcu pomoci na karteli, ktorý sa týkal služieb, ktorých prístupnosť pre spotrebiteľov mal príjemca zlepšovať namiesto toho, aby ich podriadil kartelu na úkor spotrebiteľov. Účasť príjemcu na karteli, ktorého cieľom bolo určenie cien za prepravu komerčných vozidiel, vzhľadom na druh služieb poskytovaných s náhradou z verejných prostriedkov, ktoré sa týkajú súčasne komerčných vozidiel, cestujúcich aj tovaru, umožňuje odvodiť záver pre dané spojenie ako celok. Kartel bol zameraný práve na prepravu komerčných vozidiel, ktorú chceli talianske orgány zabezpečiť prostredníctvom subvencie.

(281) Okrem toho kartel vážne narušil hospodársku súťaž na relevantnom trhu, t. j. na trase Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, kým pomoc na služby všeobecného hospodárskeho záujmu na tej istej trase by sa mala poskytovať spôsobom, ktorým sa narušovanie hospodárskej súťaže zníži na minimum. Účasť príjemcu na cenovom karteli na tejto trase umocnila rušivý vplyv pomoci a spôsobila, že táto pomoc mala významné nepriaznivé účinky na ostatné členské štáty a na fungovanie vnútorného trhu. Navyše je možné, že bez verejných subvencií by spoločnosť Adriatica nemala dostatočnú hospodársku silu na účasť na karteli.

(282) A napokon, v tom čase už spoločnosť Adriatica bola pod úplnou kontrolou verejnej spoločnosti. Táto časť talianskych orgánov teda vedela o karteli a jeho škodlivých účinkoch na spotrebiteľov, kým druhá časť talianskych orgánov pokračovala v poskytovaní pomoci na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorá mala pomáhať spotrebiteľom na tej istej trati s čo najmenším narušením hospodárskej súťaže.

([56]) Pozri rozsudok z 21. mája 1980, *Komisia/Taliansko*, C-73/79, EU:C:1980:129, bod 11; rozsudok z 15. júna 1993, *Matra SA/Komisia*, C-225/91, ECLI: EU:C:1993:239, bod 41; a rozsudok z 19. septembra 2000, *Nemecko/Komisia*, C-156/98, ECLI: EU:C:2000:467, bod 78.

([57]) Rozsudok z 15. júna 1993, *Matra SA/Komisia*, C-225/91, ECLI: EU:C:1993:239, body 42 a 43.

([58]) Rozhodnutie Komisie 1999/271/ES z 9. decembra 1998 týkajúce sa konania o uplatnení článku 85 Zmluvy o ES (IV/34466 – Grécke trajekty) (Ú. v. ES L 109, 27.4.1999, s. 24), potvrdené v tomto bode rozsudkom z 11. decembra 2003, *Adriatica di Navigazione/Komisia*, T-61/99, ECLI: EU:T:2003:335.

([59]) Uznesenie zo 16. februára 2006, *Adriatica di Navigazione/Komisia*, C-111/04 P, ECLI: EU:C:2006:105.

(283) Komisia so zreteľom na uvedené úvahy dospela k záveru, že pomoc v podobe náhrady za služby vo verejnom záujme určená spoločnosti Adriatica na prevádzku trasy Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras v období od januára 1992 do júla 1994 je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

5.2. **Zvýhodnený daňový postup**

(284) V období 1996 – 2008 plavidlá skupiny Gruppo Tirrenia využívali zvýhodnený daňový postup pri obstarávaní paliva a mazacieho oleja používaného ako palivo v námornej doprave.

(285) Taliansko toto preferenčné zaobchádzanie zaviedlo zákonným dekrétom č. 504 z 26. októbra 1995 a rozhodnutím z 2. marca 1996 ho rozšírilo na všetky plavidlá ponechané v prístave z dôvodu údržby.

(286) Súdny dvor vo svojom rozsudku z 10. mája 2005 vo veci C-400/99 dospel k záveru, že daňový režim nemal byť pozastavený ako protiprávna pomoc vzhľadom na to, že talianske orgány tento režim v roku 1996 rozšírili na všetky plavidlá ponechané v prístave z dôvodu údržby.

(287) Bez ohľadu na to, či toto opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, Komisia konštatuje, že po prijatí rozhodnutia z roku 2005 Komisia ani Taliansko konajúce na žiadosť Komisie nepodnikli žiadne kroky týkajúce sa tohto opatrenia. Každé rozhodnutie, ktoré by Komisia v tejto súvislosti prijala, by preto prišlo po uplynutí desaťročnej premlčacej lehoty ([60]).

(288) Komisia so zreteľom na uvedené skutočnosti dospela k záveru, že zvýhodnený daňový postup sa považuje za existujúcu pomoc podľa článku 17 nového procesného nariadenia.

6. **ZÁVERY**

(289) Náhrada za služby vo verejnom záujme poskytovaná regionálnym spoločnostiam bývalej skupiny Gruppo Tirrenia za prevádzku *kabotážnych* trás do konca roku 2008 predstavuje existujúcu pomoc podľa článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži z roku 1992.

(290) Náhrada za služby vo verejnom záujme poskytovaná spoločnostiam Saremar a Adriatica za prevádzku *medzinárodných* trás podľa pôvodných dohôd do konca roku 2008 predstavuje novú pomoc. Táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom, okrem pomoci poskytnutej spoločnosti Adriatica za obdobie od januára 1992 do júla 1994 na prevádzku spojenia Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pretože úzko súvisela s kartelom zakázaným článkom 101 ZFEÚ.

(291) Zvýhodnený daňový postup týkajúci sa obstarávania paliva a mazacieho oleja uplatňovaný v prípade plavidiel skupiny Gruppo Tirrenia v období 1995 – 2008 predstavuje existujúcu pomoc podľa článku 17 nového procesného nariadenia.

7. **VYMÁHANIE POMOCI**

(292) Podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie a ustálenej judikatúry súdov Únie má Komisia právomoc rozhodnúť o tom, že príslušný štát musí upraviť alebo zrušiť pomoc, ak zistí, že je nezlučiteľná s vnútorným trhom ([61]). Súdy Únie tiež dôsledne trvajú na tom, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, je určená na obnovenie predtým existujúcej situácie ([62]).

(293) Súdy Únie v tejto súvislosti stanovili, že tento cieľ sa dosiahne, keď príjemca splatí sumy poskytnuté formou neoprávnenej pomoci, čím príde o výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na vnútornom trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([63]).

(294) V súlade s judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589 stanovuje, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu“.

([60]) Keďže rozhodnutie z roku 2005 (zo 16. marca 2004) bolo predmetom konania Súdneho dvora v čase od 24. júna 2004 do 4. marca 2009, desaťročná premlčacia lehota, ktorá sa začala po poslednom kroku prijatom Komisiou v súvislosti s predmetným opatrením a ktorá bola počas konania Súdneho dvora pozastavená, uplynula na konci novembra 2018 (26. novembra 2018).

([61]) Rozsudok z 12. júla 1973, *Komisia/Nemecko*, C-70/72, ECLI: EU:C:1973:87, bod 13.

([62]) Rozsudok z 21. marca 1990, *Belgicko/Komisia*, C-142/87, ECLI: EU:C:1990:125, bod 66.

([63]) Rozsudok zo 17. júna 1999, *Belgicko/Komisia*, C-75/97, ECLI: EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(295) Preto vzhľadom na skutočnosť, že dané opatrenie v prospech spoločnosti Adriatica, ktoré sa uvádza v odôvodnení 290, sa vykonávalo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a musí sa teda považovať za protiprávnu a nezlučiteľnú pomoc, sa táto pomoc musí vrátiť s cieľom obnoviť stav, ktorý na vnútornom trhu existoval pred poskytnutím pomoci. Suma, ktorá sa má vymôcť, je úročená až do jej konečného vrátenia.

(296) Spoločnosť Adriatica sa 22. júla 2004 s účinnosťou od 1. septembra 2004 zlúčila so spoločnosťou Tirrenia, ktorá prevzala trasy prevádzkované spoločnosťou Adriatica. Spoločnosť Tirrenia, jediný nástupnícky subjekt fúzie, prevzala všetky aktíva, pasíva a aktuálne zmluvné záväzky.

(297) Po prijatí rozhodnutia z roku 2005 Taliansko nariadilo vrátenie pomoci poskytovanej spoločnosti Adriatica v období od januára 1992 do júla 1994 na prevádzku spojenia Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, ktorej výšku talianske orgány vyčíslili na 8 651 600 EUR so splatnosťou od 31. decembra 2006 (3 207 810 EUR istiny a 5 443 790 EUR úrokov) ([64]). V príkaze na vymáhanie z 28. februára 2007 adresovanom spoločnosti Tirrenia Taliansko vyhlásilo, že spoločnosť musí zaplatiť dodatočnú sumu za obdobie od 1. januára 2007 do skutočného dátumu zaplatenia uvedenej sumy. Spoločnosť Tirrenia sumu 8 651 600 EUR splatila 26. marca 2007. Listom z 21. decembra 2018 Taliansko potvrdilo, že po vydaní rozsudku z roku 2009, ktorým sa zrušilo rozhodnutie z roku 2005, nevrátilo vymoženú sumu príjemcovi. Na základe informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, sa však zdá, že spoločnosť Tirrenia nebola požiadaná o vrátenie žiadnych dodatočných finančných prostriedkov za úroky, ktoré vznikli v čase od 31. decembra 2006 do 26. marca 2007.

(298) Komisia preto konštatuje, že talianske orgány budú musieť prepočítať celú sumu vzniknutých úrokov zo sumy istiny pomoci stanovenej na 3 207 810 EUR, ktoré sa majú zaplatiť od dátumu, keď bola pomoc poskytnutá príjemcovi, až do dňa úplného splatenia. Talianske orgány potom od výsledku tohto výpočtu odpočítajú sumu úrokov, ktoré príjemca zaplatil už 28. februára 2007.

(299) Komisia konštatuje, že Taliansko sa v roku 2007 domnievalo, a ešte aj v decembri 2018 sa stále domnieva, že spoločnosť Tirrenia mala vrátiť pomoc poskytnutú spoločnosti Adriatica, ako sa uvádza v odôvodnení 297. Spoločnosť Tirrenia navyše prijala toto zistenie tým, že zaplatila pomoc za spoločnosť Adriatica, ako sa uvádza v odôvodnení 297. Komisia však teraz samostatne analyzuje možnú hospodársku kontinuitu medzi spoločnosťami Adriatica a Tirrenia s cieľom určiť, ktorá spoločnosť má povinnosť vrátiť pomoc.

8. **HOSPODÁRSKA KONTINUITA**

(300) Ak došlo k neskoršiemu predaju alebo prevodu neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci, povinnosť vrátiť túto pomoc je možné rozšíriť na ďalšie podniky, na ktoré boli prevedené akcie alebo činnosť príjemcu (následnícky podnik) ([65]). Každý podnik, ktorý pokračuje v obchodnej činnosti pôvodného podniku, by sa mal považovať za príjemcu štátnej pomoci za predpokladu, že z prvkov prevodu vyplýva, že táto obchodná činnosť v skutočnosti pokračuje. Navyše v prípadoch fúzií alebo iných foriem reorganizácie obchodnej činnosti môže povinnosť splatenia pomoci prejsť na nástupnícky subjekt ([66]). Ak je naproti tomu možné preukázať, že výhodu neoprávnenej pomoci naďalej využíva pôvodný príjemca (bez ohľadu na prevod časti jeho aktív), povinnosť vrátiť pomoc bude mať stále pôvodný príjemca pomoci.

(301) Podľa rozhodnutia Súdneho dvora z 8. mája 2003 *Taliansko a SIM 2/Komisia* ([67]), z ktorého Komisia vychádzala vo svojich rozhodnutiach vo veciach Olympic Airlines, Alitalia a SERNAM, ([68]) sa posúdenie hospodárskej kontinuity medzi príjemcom pomoci a podnikom, na ktorý boli prevedené aktíva príjemcu

([64]) Túto sumu vypočítala pracovná skupina, ktorá bola zriadená prostredníctvom medziministerského dekrétu vydaného 3. decembra 2004.

([65]) Rozsudok z 21. marca 1991, *Taliansko/Komisia*, C-303/88, EU:C:1991:136, bod 57. Vrátením pomoci musí príjemca prísť o výhodu, ktorú mal na trhu, a musí dôjsť k obnove situácie pred poskytnutím pomoci.

([66]) Rozsudok Súdneho dvora zo 7. marca 2018, *SNCF Mobilités/Komisia*, C-127/16 P, ECLI: EU:C:2018:165, bod 113.

([67]) Rozsudok Súdneho dvora z 8. mája 2003, *Talianska republika a SIM 2 Multimedia SpA/Komisia*, spojené veci C-328/99 a C-399/00, ECLI: EU:C:2003:252.

([68]) Rozhodnutie Komisie zo 17. septembra 2008, štátna pomoc N 321/2008, N 322/2008 a N 323/2008 – Grécko – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2008, štátna pomoc N 510/2008 – Taliansko – Predaj aktív Alitalia; rozhodnutie Komisie zo 4. apríla 2012, SA.34547 – Francúzsko – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

pomoci, určuje prostredníctvom súboru ukazovateľov. Pri určovaní hospodárskej kontinuity medzi dvomi spoločnosťami sa môžu zohľadniť tieto faktory, nemusia však byť splnené kumulatívne: ([69])

— skutočnosť, či predajná cena zodpovedá trhovej cene,

— rozsah prevodu (aktíva a pasíva, pracovná sila, existencia funkčných balíkov aktív),

— totožnosť kupujúceho/kupujúcich,

— čas, kedy sa prevod uskutočnil (po začatí predbežného posúdenia, formálneho vyšetrovacieho konania alebo po konečnom rozhodnutí),

— ekonomická logika a účel operácie.

(302) Spoločnosť Adriatica bola úplne vo vlastníctve spoločnosti Tirrenia. Spoločnosť Tirrenia mala navyše tých istých konečných vlastníkov ako spoločnosť Adriatica (t. j. verejná spoločnosť *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, ktorá bola k 30. januáru 2004 jediným akcionárom spoločnosti Tirrenia). Toto sú veľmi silné náznaky hospodárskej kontinuity medzi obidvomi spoločnosťami v porovnaní s odlišným scenárom, v ktorom by vlastníci boli nespriaznené subjekty.

(303) Pri predaji spoločnosti Adriatica spoločnosti Tirrenia šlo v podstate o obyčajný prevod medzi dcérskou spoločnosťou a jej vlastníkom, pri ktorom sa neuskutočnilo nijaké ponukové konanie a nedošlo k vyplateniu ceny.

(304) Pokiaľ ide o rozsah transakcie, spoločnosť Adriatica sa predala ako aktívny podnik a spoločnosť Tirrenia prevzala všetky jej záväzky vyplývajúce z pôvodnej dohody uzatvorenej medzi spoločnosťou Adriatica a talianskym štátom. Komisia nemá nijaké informácie o tom, že by spoločnosť Tirrenia spravila nejaké zmeny týkajúce sa obchodnej, personálnej alebo produkčnej politiky spoločnosti Adriatica po tom, čo priamo prebrala jej obchodnú činnosť. Čím väčší je podiel pôvodného podniku, ktorý sa prevádza na nový subjekt, tým väčšia je pravdepodobnosť, že hospodárska činnosť súvisiaca s týmito aktívami bude len pokračovaním predchádzajúcich obchodných činností, ktoré aj naďalej ťažia z výhod nezlučiteľnej pomoci. Spoločnosť Tirrenia v tomto prípade prebrala celý súbor aktív, pasív a zmluvných vzťahov spoločnosti Adriatica.

(305) Pokiaľ ide o účel transakcie, Komisia konštatuje, že hoci nemá priamy dôkaz o tom, že cieľom transakcie bolo obídenie rozhodnutia o vymáhaní, a teda vyhnutie sa jeho účinkom, spoločnosť Tirrenia sa rozhodla prevziať spoločnosť Adriatica dva dni po tom, čo Komisia prijala rozhodnutie z roku 2005. Z načasovania tak vyplýva, že obidve spoločnosti vedeli o prebiehajúcom vyšetrovaní Komisie a mohli túto skutočnosť zohľadniť vo svojom rozhodnutí zlúčiť svoje činnosti v rámci spoločnosti Tirrenia. Navyše ekonomická logika transakcie jednoznačne spočívala v pokračovaní v tých istých činnostiach spoločnosti Adriatica pod názvom Tirrenia.

(306) Komisia preto dospela k záveru, že medzi spoločnosťami Tirrenia a Adriatica existuje hospodárska kontinuita a že vymáhanie pomoci od spoločnosti Adriatica podľa tohto rozhodnutia sa musí rozšíriť aj na spoločnosť Tirrenia. Spoločnosť Tirrenia svojou nepretržitou prítomnosťou na trhu totiž ďalej čerpala výhody štátnej pomoci, ktorá bola poskytnutá na hospodárske činnosti spoločnosti Adriatica a ktorá ďalej narúšala trh.

(307) Pri vykonávaní prepočtu uvedeného v odôvodnení 298 preto Taliansko môže v plnej miere zohľadniť sumu 5 443 790 EUR, ktorú spoločnosť Tirrenia vrátila 26. marca 2007, pokiaľ tieto finančné prostriedky neboli spoločnosti Tirrenia neskôr refundované,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Pomoc poskytovaná od 1. januára 1992 do 31. decembra 2008 spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar na účely kompenzácií za prevádzku vnútroštátnych trás predstavuje existujúcu pomoc.

2. Okrem ustanovenia odseku 3, pomoc poskytovaná Talianskom spoločnostiam Adriatica a Saremar v období od 1. januára 1992 do 31. decembra 2008 na účely kompenzácií za prevádzku medzinárodných trás je zlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ.

([69]) Tento súbor ukazovateľov bol potvrdený rozsudkom Všeobecného súdu z 28. marca 2012, *Ryanair/Komisia*, vec T-123/09, ECLI: EU: T:2012:164, ktorým sa potvrdilo rozhodnutie vo veci Alitalia.

3. Pomoc spoločnosti Adriatica v období od januára 1992 do júla 1994 v súvislosti so spojením Brindisi – Korfu – Igumenica – Patras, ktorá bola neoprávnene poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

4. Daňový režim týkajúci sa minerálnych olejov používaných ako palivo v námornej doprave sa považuje za existujúcu pomoc vzhľadom na to, že ani Komisia, ani Taliansko konajúce na žiadosť Komisie nepodnikli žiadne kroky týkajúce sa tohto opatrenia pred uplynutím premlčacej lehoty na vymáhanie pomoci poskytnutej na základe článku 17 nariadenia (EÚ) 2015/1589.

Článok 2

1. Taliansko musí od príjemcu vymáhať vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 3

2. Vymáhané sumy sa úročia od dátumu, keď ich príjemca dostal k dispozícii, až do ich skutočného vymoženia.

3. Úroky sa vypočítajú na základe zloženého úročenia v súlade s kapitolou V nariadenia (ES) č. 794/2004 a s nariadením (ES) č. 271/2008 ([70]), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

4. Komisia na základe informácií, ktoré mala k dispozícii, uznáva, že Taliansko už od príjemcu vymohlo istinu pomoci a časť splatných úrokov z vymáhanej sumy.

Článok 3

1. Vymáhanie pomoci uvedenej v článku 2 je okamžité a účinné.

2. Taliansko zabezpečí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

Článok 4

1. Taliansko do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia predloží tieto informácie:

a) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorá sa má vymôcť od príjemcu;

b) podrobný opis prijatých a plánovaných opatrení s cieľom splniť toto rozhodnutie;

c) podklady, z ktorých vyplýva, že príjemcom bolo nariadené pomoc vrátiť.

2. Taliansko bude Komisiu informovať o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré boli prijaté v záujme vykonania tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 1 ods. 3 Na žiadosť Komisie bezodkladne poskytne všetky informácie o opatreniach, ktoré sa už prijali a ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhanej sumy, ktoré už príjemcovia vrátili.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

Komisia môže zverejniť výšku pomoci a úrokov z vymáhanej sumy vrátené v rámci uplatňovania tohto rozhodnutia bez toho, aby bol dotknutý článok 30 nariadenia (EÚ) 2015/1589.

V Bruseli 2. marca 2020

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka

([70]) Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).