II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2020/1411

z dne 2. marca 2020

o državni pomoči št. C 64/99 (ex NN 68/99), ki jo je Italija izvedla za ladjarske družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2020) 1108)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 Odločba Komisije 2005/163/ES

(1) Po številnih pritožbah se je Komisija leta 1999 odločila, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) v zvezi s pomočjo, izplačano šestim družbam nekdanje skupine Tirrenia, in sicer družbam Tirrenia di Navigazione S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: Tirrenia), Adriatica di Navigazione S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: Adriatica), Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: Caremar), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A (v nadaljnjem besedilu: Saremar), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: Toremar) in Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: Siremar). Takrat so bile te družbe pod nadzorom javne družbe Finmare, ki je imela osnovni kapital skupine Tirrenia, ta pa je bila lastnica regionalnih družb Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar.

(2) Pomoč je bila zagotovljena v obliki subvencij, plačanih neposredno vsaki družbi v skupini, za podporo storitvam pomorskega prevoza, ki so jih navedene družbe opravljale na podlagi šestih sporazumov o javnih storitvah, sklenjenih z Italijo leta 1991 (v nadaljnjem besedilu: prvotni sporazumi). Namen prvotnih sporazumov je bil zagotoviti izvajanje storitev pomorskega prevoza, od katerih jih je večina povezovala celinsko Italijo s Sicilijo, Sardinijo in drugimi manjšimi italijanskimi otoki.

(3) Komisija je z dopisom z dne 6. avgusta 1999 obvestila Italijo o svoji odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Italijanski organi so z dopisom z dne 28. septembra 1999 predložili pripombe k sklepu o začetku postopka.

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

(4) Po objavi sklepa o začetku postopka v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]) je več zasebnih prevoznikov predložilo svoje pripombe Komisiji. Te pripombe so bile posredovane italijanskim organom, da bi se lahko odzvali nanje.

(5) Italija je 18. oktobra 1999 pri Sodišču vložila tožbo za razglasitev ničnosti sklepa o začetku postopka v delu, v katerem je določen začasen odlog pomoči. Zadeva je bila evidentirana pod številko zadeve C-400/99. Poleg tega so družbe Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar 19. oktobra 1999 na podlagi člena 230(4) Pogodbe ES (zdaj člen 263(4) PDEU) pri Splošnem sodišču vložile ničnostno tožbo zoper sklep o začetku postopka. Ta tožba je bila evidentirana pod številko zadeve T-246/99.

(6) Sodišče je s sodbo z dne 10. maja 2005 v zadevi C-400/99 razglasilo sklep o začetku postopka za ničen „v delu, v katerem se nanaša na začasni odlog davčne ureditve, ki se je uporabljal za skupino Tirrenia za oskrbo njenih plovil z gorivom in mazivnim oljem," do vročitve odločbe o zaključku postopka glede zadevnega podjetja italijanskim organom ([3]). V preostalem delu je bila tožba zavrnjena.

(7) Splošno sodišče je s sodbo z dne 20. junija 2007 v zadevi T-246/99 ([4]), zavrnilo tožbo, ki so jo vložile družbe Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar za razglasitev ničnosti celotnega sklepa o začetku postopka.

(8) Italijanski organi so v fazi preiskave zaprosili za razdelitev primera skupine Tirrenia, da bi se lahko prednostno sprejela končna odločitev v zvezi z družbo Tirrenia. Tako so zahtevali, ker so želeli privatizirati skupino in privatizacijo začeti z družbo Tirrenia ter pospešiti postopek v zvezi z navedeno družbo.

(9) V zvezi s to zahtevo je Komisija ugotovila, da je družba Tirrenia delovala kot vodja skupine v zvezi z njeno finančno in tržno strategijo, medtem ko je bilo šest družb, ki so bile takrat članice, pravno neodvisnih ter so delovale na geografsko ločenih segmentih trga z različnimi ravnimi konkurence zaradi zasebnih italijanskih prevoznikov in prevoznikov iz drugih držav članic. Komisija je ugotovila še, da so bile subvencije, ki so jih italijanski organi plačali v skladu s prvotnimi sporazumi iz uvodne izjave 2, izračunane tako, da so se z njimi pokrile neto izgube iz poslovanja na linijah, na katerih je delovala vsaka od navedenih družb, in da so bile odobrene neposredno tem družbam, ne da bi se zagotovile prek družbe Tirrenia. Nazadnje, za druge ukrepe pomoči, zajete s postopkom, tj. pomoč za naložbe in pomoč davčne narave, je bila potrebna ločena analiza v zvezi z vsako družbo iz skupine. Zato se je Komisija odločila, da lahko ugodi zahtevi italijanskih organov, in je z Odločbo 2001/851/ES ([5]) zaključila postopek v zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2001).

(10) Postopek ni bil zaključen v zvezi s pomočjo, ki jo je Italija dodelila drugim petim družbam v skupini Tirrenia (tj. družbam Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar; v nadaljnjem besedilu: regionalne družbe). Na različnih dvostranskih sestankih med letoma 2001 in 2003 so italijanski organi za vsako linijo, ki jo upravljajo te družbe, predložili informacije o posebnostih zadevnih trgov, trendu v zvezi s prometom, morebitni navzočnosti zasebnih družb in spremembah zneska javnih sredstev, dodeljenih vsaki družbi.

(11) Poleg tega je januarja, februarja in septembra 2003 več pritožnikov, predvsem nekateri zasebni prevozniki, ki konkurirajo družbi Caremar v Neapeljskem zalivu, Komisiji predložilo dodatne informacije in nove podatke, ki jih bilo treba upoštevati v postopku preiskave. Italijanski organi so bili pozvani, naj predložijo pripombe v zvezi s temi dodatnimi vprašanji. Na podlagi dvostranskega sestanka 20. oktobra 2003 so italijanski organi predložili nekatere pripombe v zvezi z več visokohitrostnimi povezavami, ki jih v Neapeljskem zalivu upravlja družba Caremar. Te obveznosti so bile formalizirane z dopisom z dne 29. oktobra 2003, ki ga je Komisija prejela 31. oktobra 2003 in potrdila z dopisom z dne 17. februarja 2004. V zvezi z družbo Adriatica so italijanski organi Komisiji predložili dodatne informacije po faksu 23. februarja 2004.

([2]) Glej opombo 1.
([3]) Sodba z dne 10. maja 2005, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, točka 34.
([4]) Sodba z dne 20. junija 2007, Tirrenia di Navigazione SpA in drugi proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.
([5]) Odločba Komisije 2001/851/ES z dne 21. junija 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Italija dodelila pomorskemu podjetju Tirrenia di Navigazione (UL L 318, 4.12.2001, str. 9).

(12) Nazadnje, Komisija je z Odločbo 2005/163/ES ([6]) (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2005) razglasila nadomestilo, ki ga je Italija dodelila regionalnim družbam, za deloma združljivo z notranjim trgom, deloma združljivo pod pogojem, da italijanski organi spoštujejo nekatere obveznosti, in deloma nezdružljivo. Komisija je naložila izterjavo tistega dela pomoči, ki ga je razglasila za nezdružljivega z notranjim trgom.

(13) Zlasti je v členih 1, 2, 3, 4 in 5 odločbe iz leta 2005 navedeno:

— „Člen 1

Razen določbe odstavka 2 je pomoč, ki jo je Italija izplačala družbi Adriatica od 1. januarja 1992 kot nadomestilo za opravljanje javne storitve, združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 86(2) Pogodbe.

Pomoč, ki je bila družbi Adriatica izplačana za obdobje od januarja 1992 do julija 1994 v zvezi s povezavo Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ni združljiva s skupnim trgom.

Italija bo sprejela vse potrebne ukrepe, da od družbe Adriatica izterja pomoč iz odstavka 2, ki je bila tej družbi neupravičeno izplačana.

Izterjava se izvrši nemudoma v skladu s postopki, določenimi v italijanski zakonodaji, če ta omogoča takojšnjo in učinkovito izvajanje te odločbe.

Na pomoč, ki jo je treba izterjati, se računajo obresti od datuma, ko je bila na voljo prejemniku, do datuma, ko je bila povrnjena. Obresti se izračunajo na podlagi referenčne obrestne mere, ki se uporablja za izračun enakovredne subvencije v okviru regionalne pomoči, z obrestnimi obrestmi, kot je določeno v Sporočilu Komisije o obrestnih merah, ki veljajo za povrnitev nezakonito dodeljene pomoči.

Od 1. januarja 2004 se morajo voditi ločeni računi za vsako od zadevnih linij za vse dejavnosti javnih storitev, ki jih je družbi Adriatica naložila Italija.

— Člen 2

Pomoč, ki jo je Italija izplačala družbam Siremar, Saremar in Toremar od 1. januarja 1992 kot nadomestilo za opravljanje javne storitve, je združljiva s skupnim trgom v skladu z odstavkom 2 člena 86 Pogodbe.

Od 1. januarja 2004 se morajo voditi ločeni računi za vsako od zadevnih linij za vse dejavnosti javnih storitev, ki jih je družbam Siremar, Saremar in Toremar naložila Italija.

— Člen 3

Pomoč, ki jo je Italija izplačala družbi Caremar od 1. januarja 1992 kot nadomestilo za opravljanje javne storitve, je združljiva s skupnim trgom v skladu z odstavkom 2 člena 86 Pogodbe.

Italija se obveže, da bo najkasneje do 1. septembra 2004:

(a) odpravila pomoč, izplačano družbi Caremar za izvajanje rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Capri;

(b) zmanjšala, kar zadeva ponudbo mest, zmogljivost rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Procida–Ischia s 1 142 260 na 633 200 mest v času zimskega obdobja in s 683 200 na 520 400 mest v času poletnega obdobja;

(c) omejila pomoč, izplačano družbi Caremar za izvajanje rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Procida–Ischia za kritje neto izgube pri izvajanju storitev;

(d) vodila ločene račune za vsako zadevno linijo za vse dejavnosti javnih storitev, ki jih je družbi Caremar naložila Italija.

— Člen 4

Obveze zmanjšanja zmogljivosti iz člena 3 se vključijo v medministrski odlok o prilagoditvi petletnega načrta regionalnih družb za obdobje 2005–2008.

([6]) Odločba Komisije 2005/163/ES z dne 16. marca 2004 o državni pomoči, ki jo je Italija izplačala ladjarskim družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 53, 26.2.2005, str. 29).

— Člen 5

Komisija se predhodno obvesti o kakršni koli trajni, delni ali popolni spremembi ravni storitev, ki jih opravljajo družbe Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar ali Caremar, ki bi imela za posledico povečanje pomoči.“

1.2 **Sodba Splošnega sodišča o razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005**

(14) Pri Splošnem sodišču so bile vložene tri tožbe, s katerimi se je izpodbijala odločba iz leta 2005, vložile pa so jih (i) družba Tirrenia, ki je leta 2004 prevzela tekoče posle družbe Adriatica (zadeva T-265/04), (ii) družbe Caremar, Saremar, Siremar in Toremar (zadeva T-292/04) ter (iii) konkurenčna družba Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (zadeva T-504/04).

(15) Splošno sodišče je s sodbo z dne 4. marca 2009 v združenih zadevah T-265/04, T-292/04 in T-504/04 (v nadaljnjem besedilu: sodba iz leta 2009) ([7]) razglasilo odločbo iz leta 2005 za ničnо.

(16) Zlasti je Splošno sodišče odločilo, da Komisija ni zadostno obrazložila razlogov za opredelitev pomoči kot nove, namesto obstoječe, kot so jo opredelile tožeče stranke. Predvsem je menilo, da Komisija ni ustrezno utemeljila, zakaj je menila, da pomoč ni starejša od začetka veljavnosti Pogodbe ES v Italiji, medtem ko so italijanski organi v postopku trdili, da zadevna pomoč temelji na določbah kraljevih odlokov, sprejetih leta 1936. Poleg tega je Sodišče menilo, da Komisija ni ustrezno obravnavala navedb, ki so jih italijanski organi predložili med formalnim postopkom preiskave, pri čemer so trdili, da so poznejše spremembe ustreznega pravnega okvira povzročile izključno znižanje skupnega zneska pomoči ([8]).

(17) Drugič, Splošno sodišče je odločilo, da Komisija ni uporabila člena 4(3) Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 ([9]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o pomorski kabotaži), ki določa, da lahko veljavne pogodbe o javnih storitvah ostanejo veljavne do datuma prenehanja njihove veljavnosti. Splošno sodišče je menilo, da je nadomestilo, plačano regionalnim družbam skupine Tirrenia v skladu s prvotnimi sporazumi za opravljanje dejavnosti na poteh za kabotažo, pomenilo obstoječo pomoč, kolikor je Komisija že ugotovila, da tako nadomestilo ne presega tega, kar je potrebno za financiranje obveznosti javnih storitev ([10]).

1.3 **Postopek po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005**

(18) Komisija je z dopisom z dne 7. aprila 2010 pozvala italijanske organe, naj predložijo svoje pripombe v zvezi z razglasitvijo ničnosti odločbe iz leta 2005 in predložijo vse informacije, potrebne za temeljito oceno zadevnih ukrepov. Zlasti je italijanske organe pozvala, naj predložijo (i) pojasnila v zvezi z delovanjem družb Adriatica in Saremar na mednarodnih poteh, in sicer obdobjem delovanja, pravnim aktom, ki določa obveznosti javne storitve in značilnosti storitve, in sicer rednost, zmogljivost, pogostost, vrsto ladje, ter vsemi morebitnimi poznejšimi spremembami obveznosti javne storitve ter (ii) opis mehanizma nadomestila ter vseh morebitnih poznejših sprememb metode izračuna nadomestila in donosa naloženega kapitala, vključno z učinkom takih sprememb na raven nadomestila.

(19) Istega dne je Komisija zainteresirane strani v postopku, na podlagi katerega je bila sprejeta odločba iz leta 2005, pozvala, naj predložijo pripombe v zvezi s tem. Prejela je samo pripombe upravičencev do ukrepov, na katere se je nanašala odločba iz leta 2005. Te pripombe so bile posredovane italijanskim organom, da bi se lahko odzvali nanje.

(20) Ker se italijanski organi niso odzvali na dopis z dne 7. aprila 2010, jih je Komisija opomnila, naj predložijo zahtevane informacije, z dopisom z dne 22. junija 2010.

(21) Italijanski organi so z dopisom z dne 27. julija 2010 predložili nekatera pojasnila v zvezi z zakonodajo, ki se uporablja za režime javnih storitev v pomorskem sektorju v Italiji.

([7]) Sodba z dne 4. marca 2009, Tirrenia di Navigazione SpA in drugi proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Točke 97 do 134 sodbe iz leta 2009.

([9]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7).

([10]) Točke 140 do 148 sodbe iz leta 2009.

(22) Komisija je z dopisom z dne 22. decembra 2010 italijanske organe pozvala, naj predložijo naslednje dodatne informacije:

(a) letno nadomestilo, dodeljeno družbam Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar in Caremar v obdobju 2001–2008 (vključno z razčlenitvijo stroškov, upoštevano za posamezne družbe);

(b) za obdobje 1992–2008 stopnjo dobička, metodologijo izračuna in utemeljitev, zakaj se lahko ta stopnja šteje za zmerno glede na tveganja, ki jih imajo družbe pri opravljanju javne storitve;

(c) v skladu s sporazumi, ki so jih leta 1991 sklenile družbe Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar in Caremar z Italijo, je bilo treba pripraviti petletni načrt ter v njem navesti povezave, na katerih se bodo opravljale dejavnosti, pristanišča, v katerih se bodo opravljale dejavnosti, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih zadevnim pomorskim povezavam, pogostost storitve in prevoznine, ki se bodo zaračunavale. Italijanski organi so bili pozvani, naj predložijo petletne načrte, ki so zajemali obdobji 2000–2004 in 2005–2008 ter niso bili predloženi Komisije v času odločbe iz leta 2005;

(d) italijanski organi so bili pozvani, naj navedejo, ali so bili upoštevani pogoji, določeni v odločbi iz leta 2005 ([11]).

(23) Komisija je z dopisom z dne 29. junija 2011 italijanske organe znova pozvala, naj predložijo zahtevane informacije. Komisija je italijanske organe izrecno opozorila, da bo izdala odredbo o predložitvi podatkov v skladu s členom 10 (3) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([12]) (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba), če zahtevane informacije ne bodo predložene v roku.

(24) Italijanski organi so z dopisom z dne 19. julija 2011 predložili nekatera pojasnila v zvezi s točkami (a), (c) in (d) zahteve Komisije z dne 22. decembra 2010. Zlasti so predložili letno nadomestilo, plačano družbi Adriatica v obdobju 2001–2004 ter družbam Saremar, Toremar, Siremar in Caremar v obdobju 2001–2008, potrdili izpolnitev pogojev iz odločbe iz leta 2005 ter pojasnili, da so bili namesto petletnih načrtov za obdobji 2000–2004 in 2005–2008 sprejeti *ad hoc* ukrepi za racionalizacijo, da bi se storitve bolje uskladile s potrebami lokalnih skupnosti, ne da bi se bistveno spremenil sistem javnih storitev. V zvezi z ravnjo dobička so italijanski organi pojasnili, da teh informacij zaradi njihove zapletenosti in časovnega okvira ter dolgega obdobja, ki je minilo od sprejetja odločbe iz leta 2005, ni bilo mogoče pridobiti iz arhivov ministrstva. Zato v zvezi z dopisom Komisije z dne 22. decembra 2010 ni bil predložen celovit odgovor.

(25) Junija 2012 je z italijanskimi organi potekal sestanek, na podlagi katerega naj bi se dopolnil spis zadeve, Komisiji pa omogočilo, da zaključi oceno zadevnih ukrepov. Komisija je na tem sestanku zahtevala podrobne podatke, predvsem za ugotavljanje, ali so zadevna podjetja prejela prekomerno nadomestilo.

(26) Ker informacije, ki so jih po tem sestanku predložili italijanski organi, niso zadostovale za to, da bi lahko Komisija zaključila svojo oceno, je bila 7. novembra 2012 Italiji poslana nova zahteva za informacije v zvezi z:

(a) nadomestilom in zmernim dobičkom, zagotovljenim družbam Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar in Caremar v obdobju 1992–2008;

(b) seznamom mednarodnih povezav, ki sta jih družbi Adriatica/Tirrenia in Saremar upravljali v skladu s prvotnimi sporazumi, ter trajanjem njunih dejavnosti;

(c) učinkovitim izvrševanjem določb o vračilu iz odločbe iz leta 2005;

([11]) In sicer (i) obveznost vodenja ločenih računov za vsako povezavo, na kateri družbe Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar in Caremar opravljajo javno storitev, od leta 2004; (ii) odprava pomoči, izplačane družbi Caremar za izvajanje storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Capri; (iii) omejitev pomoči, izplačane družbi Caremar za izvajanje storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Procida–Ischia za kritje neto izgube iz poslovanja na povezavi, ter (iv) zmanjšanje zmogljivosti rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Procida–Ischia.

([12]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

(d) izpolnjevanjem pogojev, določenih v členu 2(1) Odločbe Komisije 2005/842/ES ([13]) (v nadaljnjem besedilu: odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005);

(e) obveznostmi javne storitve, naloženimi družbi Adriatica za upravljanje povezave Genova–Termini Imerese, stanjem konkurence na tej povezavi in trajanjem upravljanja povezave s strani družbe Adriatica/Tirrenia v skladu z režimom javnih storitev po letu 2004;

(f) vprašanjem, ali je bila katera koli od družb v težavah v smislu smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice o reševanju in prestrukturiranju) ([14]) ter v katerem obdobju.

(27) Italijanski organi so z dopisom z dne 7. decembra 2012 predložili nepopolne odgovore na vprašanja Komisije. Zlasti je Italija odgovorila na navedena vprašanja, kot sledi:

(a) v zvezi z nadomestilom in zmernim dobičkom za obdobje 1992–2008 so italijanski organi predložili:

(i) račune za posamezne linije za vsako družbo za obdobje 1999–2001;

(ii) letno stopnjo dobička, zagotovljeno družbi Adriatica v obdobju 1999–2003, preostalim regionalnim družbam pa v obdobju 1998–2003. Za družbo Saremar ni bila predložena letna stopnja dobička za leto 1999;

(iii) znesek izgub, za katerega je bilo v obdobju 2004–2008 vsako leto dejansko izplačano nadomestilo za dejavnosti na poteh, na katerih je delovala družba Adriatica/Tirrenia;

(iv) račune za posamezne linije za vsako družbo za obdobje 2004–2008, razen za družbo Saremar. Za družbo Toremar so bili predloženi računi za posamezne linije za leta 2005, 2006 in 2007, za družbo Siremar pa samo za leto 2006. Letna stopnja dobička za obdobje 2004–2008 ni bila predložena za nobeno regionalno družbo;

(b) v zvezi s seznamom mednarodnih poti, na katerih sta družbi Adriatica/Tirrenia in Saremar opravljali dejavnosti v skladu s prvotnimi sporazumi, ter trajanjem njunih dejavnosti Italija ni predložila končnih datumov v zvezi z dejavnostmi na poti Trst–Drač. Nobena dokazila niso bila predložena v podporo trditvi, da so se dejavnosti na poti Santa Teresa di Gallura–Bonifacio začele pred letom 1989;

(c) v zvezi z vračilom pomoči, ki je bila razglašena za nezdružljivo z odločbo iz leta 2005, je Italija potrdila vračilo nezdružljive pomoči, dodeljene družbi Adriatica od januarja 1992 do julija 1994 za opravljanje dejavnosti na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki je 31. decembra 2006 znašala skupno 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR glavnice in 5 443 790 EUR obresti, obračunane od 1. januarja 1992). Upravičenec je vrnil pomoč šele 26. marca 2007. Noben sklic ni bil predložen na obresti, plačane za obdobje od 1. januarja 2007–26. marca 2007;

(d) v zvezi z izpolnitvijo pogojev iz člena 2(1) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 niso bile predložene informacije;

(e) v zvezi s potjo Genova–Termini Imerese je Italija pojasnila, da so se leta 2005 dejavnosti na njej začasno ustavile, leta 2006 pa je bila pot ukinjena. V zvezi s stanjem konkurence na poti ni predložila informacij;

(f) v zvezi z morebitno opredelitvijo družb kot podjetij v težavah v skladu s smernicami o reševanju in prestrukturiranju je Italija potrdila, da družbe v zadevnem obdobju niso prejele pomoči za reševanje, ni pa dokončno potrdila, ali bi bilo mogoče katero od družb kadar koli v obdobju veljavnosti prvotnih sporazumov šteti za podjetje v težavah.

(28) Italijanskim organom je bil 28. januarja 2013 poslan dodaten opomin, s katerim so bili pozvani, naj nemudoma predložijo vse informacije, zahtevane pred tem. Komisija je italijanske organe znova opozorila, da bo izdala odredbo o predložitvi podatkov v skladu s členom 10(3) postopkovne uredbe, če ne bodo v roku predložili popolnih informacij, ki jih je zahtevala Komisija.

(29) Komisija se je 11. marca 2013 odločila, da bo v skladu s členom 10(3) postopkovne uredbe odredila predložitev informacij, zahtevanih z dopisoma z dne 22. decembra 2010 in 7. novembra 2012.

([13]) Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

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

(30) Italija se je na odredbo o predložitvi podatkov odzvala 10. aprila 2013. Predložila je stroške/prihodke iz poslovanja in letne subvencije (kot razliko med stroški in prihodki, brez marže za prevoznika) za vse družbe po letu 2004. Preostalih zahtev iz odredbe Komisije o predložitvi podatkov ni obravnavala.

(31) Komisija je 16. oktobra 2015 od Italije zahtevala dodatne informacije v zvezi z združitvijo družb Adriatica in Tirrenia, in sicer podrobnosti prodaje sredstev družbe Adriatica in pogoje združitve. Italijanski organi so odgovorili 4. novembra 2015 z dopisom z dne 22. oktobra 2015, pri čemer so navedli, da je družba Tirrenia prevzela tekoče posle hčerinske družbe na podlagi odločitve z dne 18. marca 2004 ter da združitev ni vplivala na dejavnosti, ki jih je družba Adriatica izvajala v skladu s prvotnimi sporazumi, niti povzročila spremembe nadomestil, predvidenih v navedenih sporazumih.

(32) Komisija je 18. oktobra 2018 zahtevala pojasnilo Italije v zvezi z nadomestilom, plačanim za pot Bari–Drač, in točnim zneskom pomoči (glavnice in obresti), ki so ga italijanski organi izterjali za opravljanje dejavnosti na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras v obdobju 1992–1994. Italija je 21. decembra 2018 pojasnila, da za storitve, ki so se opravljale na poti Bari–Drač v obdobju 2002–2008, ni bilo izplačano nobeno nadomestilo, in potrdila, da vračilo nezdružljive pomoči, dodeljene družbi Adriatica v obdobju od januarja 1992 do julija 1994 za opravljanje dejavnosti na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, v znesku 8 651 600 EUR ni vključevalo obresti za obdobje od 1. januarja 2007–26. marca 2007.

1.4 **Primeri državne pomoči po prenehanju veljavnosti prvotnih sporazumov**

(33) Od januarja 2009 so družbe Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar in Caremar opravljale storitve pomorskega prevoza v skladu s prvotnimi sporazumi, ki so bili podaljšani kot sledi:

(a) v skladu z Zakonskim odlokom št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil spremenjen v Zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, se je veljavnost prvotnih sporazumov podaljšala do konca leta 2009;

(b) v skladu s členom 19(b) Zakonskega odloka št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil spremenjen v Zakon št. 166 z dne 20. novembra 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2009), se je veljavnost prvotnih sporazumov dodatno podaljšala do 30. septembra 2010, ko je Italija nameravala končati postopek privatizacije družb skupine Tirrenia;

(c) nazadnje je bila v skladu z Zakonom št. 163 z dne 1. oktobra 2010 o spremembi Zakonskega odloka št. 125 z dne 5. avgusta 2010 v zakon veljavnost prvotnih sporazumov dodatno podaljšana do konca postopka privatizacije.

(34) Na podlagi zakona iz leta 2009 se novi sporazumi/pogodbe o javnih storitvah sklenejo s kupci družb.

(35) Po tem, ko je Komisija prejela več pritožb, je 5. oktobra 2011 začela formalni postopek preiskave v zvezi z več ukrepi, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z nadomestilom, plačanim družbam v skladu s podaljšanjem veljavnosti prvotnih sporazumov, navedenim zgoraj, in morebitno pomočjo v okviru privatizacijah ([15]). Formalni postopek preiskave je bil podaljšan 19. decembra 2012 ([16]). Navedeni ukrepi se preiskujejo ločeno v okviru zadev SA.32014, SA.32015 in SA.32016, zato niso zajeti s tem sklepom.

1.5 **Področje uporabe tega sklepa**

(36) Ta sklep zajema le subvencije, ki so jih regionalne družbe prejele v obdobju 1992–2008, in ne posega v druge morebitne tekoče zadeve v zvezi z državno pomočjo, vključno s formalnim postopkom preiskave v zvezi z nadomestilom za javne storitve, ki so ga navedene družbe prejemale od leta 2009 na podlagi podaljšanja prvotnih sporazumov (glej zadeve SA.32014, SA.32015 in SA.32016).

(37) Ta sklep se nanaša le na vidike državne pomoči in ne posega v uporabo drugih določb Pogodbe, zlasti v zvezi s pravom o javnih naročilih in koncesijah storitev.

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

2. PODROBEN OPIS UKREPOV

2.1 Upravičenci in trgi, na katerih delujejo

2.1.1 *Družba Adriatica*

(38) Družba Adriatica je opravljala dejavnosti na mednarodnih poteh med Italijo ter Grčijo, Albanijo in nekdanjo Jugoslavijo, poleg tega pa je upravljala mrežo lokalnih kabotažnih povezav s Sicilijo (samo za tovor) in otočjem Tremiti.

(39) Večina potniškega prometa družbe Adriatica je bila skoncentrirana na mednarodnih povezavah z Albanijo in kabotažnih povezavah z otočjem Tremiti ([17]). Kar zadeva tovorni promet, so več kot 90 % celotnega obsega prometa družbe Adriatica obsegale kabotažne povezave s Sicilijo in mednarodne povezave (ki so obsegale 67 % celotnega tovornega prometa družbe) ([18]).

(40) Družba Adriatica se je na posameznih poteh, na katerih je opravljala dejavnosti, srečevala z različnimi ravnmi konkurence.

(41) Kar zadeva mednarodne povezave:

— na poti Bari–Drač (Albanija) so dejavnosti celo leto opravljali družba Adriatica in drugi prevozniki, vključno z enim prevoznikom iz Unije (vendar le v glavnem delu sezone);

— na poti Ancona–Split (Hrvaška) so dejavnosti opravljali družba Adriatica in trije drugi prevozniki, vključno z enim prevoznikom iz Unije, ki je opravljal dejavnosti na povezavi od leta 2001 (vendar le v glavnem delu sezone);

— na poti Bari–Dubrovnik (Hrvaška) je družba Adriatica opravljala dejavnosti samo v obdobju 1997–1998 skupaj s še enim prevoznikom, ki ni bil iz Unije;

— na poti Bari–Bar (Črna gora) je družba Adriatica opravljala dejavnosti samo v obdobju 1997–1998 skupaj z dvema prevoznikoma, ki nista bila iz Unije;

— na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras (Grčija) je družba Adriatica opravljala dejavnosti do leta 2004 (vendar je dejavnosti prekinila med letoma 2000 in 2004) ([19]) skupaj z drugimi prevozniki, vključno s prevozniki iz Unije;

— družba Adriatica na poteh Ancona–Drač (Albanija), Ancona–Bar (Črna gora) in Trst–Drač (Albanija) ni imela konkurence.

(42) Kar zadeva kabotažne povezave:

— družba Adriatica je na povezavah z otočjem Tremiti konkurirala drugim italijanskim prevoznikom, večinoma v glavnem delu sezone;

— na tovornih poteh Genova–Termini Imerese in Ravenna–Catania je družba Adriatica konkurirala drugim italijanskim prevoznikom;

— družba Adriatica na tovornih poteh Benetke–Catania in Livorno–Catania ni imela konkurence.

2.1.2 *Družba Saremar*

(43) Družba Saremar je upravljala lokalne kabotažne povezave z otoki severovzhodno in jugozahodno od Sardinije ter mednarodno potjo Santa Teresa di Gallura–Bonifacio med Sardinijo in Korziko.

(44) Dejavnosti družbe Saremar na teh poteh so obsegale 64 % trga za potniški promet in 70 % trga za tovorni promet.

([17]) Od 596 943 potnikov, ki so potovali z družbo Adriatica leta 2000, jih je 397 146 potovalo na poteh v srednjem in južnem Jadranskem morju (od tega 334 639 med Italijo in Albanijo), 161 024 pa na povezavah z otočjem Tremiti.

([18]) Od 779 223 dolžinskih metrov tovora, ki jih je prepeljala družba Adriatica leta 2000, jih je bilo 306 124 prepeljanih na poteh v srednjem in južnem Jadranskem morju (od tega 235 542 med Italijo in Albanijo), 473 099 pa na povezavah s Sicilijo.

([19]) Družba Adriatica je dejavnosti na tej poti začasno ustavila oktobra 1999 na zahtevo italijanskega ministrstva za promet. Med letoma 2000 in 2004 storitev na tej liniji ni opravljala z lastnimi plovili, svoje dejavnosti pa je omejila na zagotavljanje – na podlagi pogodb, sklenjenih s tretjimi osebami – storitve potniškega prometa, ki jo pokriva Mednarodna konvencija o železniškem prevozu potnikov in prtljage (CIV) z dne 7. februarja 1970, katere podpisnica je družba Adriatica bila.

(45) Razen poti Santa Teresa di Gallura–Bonifacio (dolge 10 navtičnih milj) so bile poti, na katerih je delovala družba Saremar (La Maddalena–Palau, Carloforte–Calasetta, Carloforte–Portovesme), precej kratke, saj so bile v povprečju dolge pet navtičnih milj. Zato in zaradi pogostosti dnevnih potovanj so bile te pomorske povezave podobne primestnemu prometnemu sistemu, katerega namen je prebivalcem sosednjih otokov zagotavljati storitve prevoza in oskrbe ([20]). Ta trg je bil poseben tudi zaradi lokalne geografije in meteoroloških razmer na morju, zaradi česar je bilo treba uporabljati določeno vrsto ladje, ki ni primerna za druge vrste pomorskega prometa.

(46) Družba Saremar je konkurirala drugim italijanskim prevoznikom na treh od štirih poti, na katerih je opravljala dejavnosti, vključno s povezavo med Sardinijo in Korziko.

2.1.3 *Družba Toremar*

(47) Družba Toremar je opravljala dejavnosti na poteh za pomorsko kabotažo med celino in Toskanskimi otoki (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa in Giglio). Družba je pravzaprav upravljala mrežo lokalnih storitev, katerih pogostost in urniki so odgovarjali potrebam otoškega prebivalstva po oskrbi in mobilnosti. Mreža storitev, ki jih je opravljala družba Toremar, je bila zaradi svojih značilnosti primerljiva s primestnim prometnim omrežjem.

(48) Na dveh poteh od šestih, na katerih je družba Toremar opravljala dejavnosti, so dejavnosti celo leto opravljali tudi drugi italijanski prevozniki.

2.1.4 *Družba Siremar*

(49) Družba Siremar je upravljala lokalne povezave med pristanišči na Siciliji in manjšimi otoki okrog Sicilije (Eolski otoki, Pelagijski otoki, Egadski otoki, Ustica in Pantelleria).

(50) Povezave z Eolskimi otoki severno od Sicilije so segale do polotoka (Neaplja). To je bila izključno lokalna mreža poti. Praviloma kratka potovanja, pogostost storitve in urniki naj bi ustrezali potrebam prebivalcev otokov po mobilnosti. Družba Siremar je takrat upravljala pet povezav med sicilijanskim pristaniščem Milazzo in Eolskimi otoki, ki imajo 12 000 prebivalcev s stalnim prebivališčem, od katerih jih 9 000 prebiva na glavnem otoku Lipari. Družba Siremar je opravljala storitev celo leto in za to uporabljala plovila za kombinirani prevoz (potnikov/tovora) in visokohitrostna potniška plovila. Družbi Siremar je na štirih poteh od petih konkuriral en italijanski prevoznik, ki je uporabljal plovila majhne zmogljivosti za kombinirani prevoz, še en prevoznik pa je družbi konkuriral s storitvami visokohitrostnega prevoza, ki jih je zunaj sezone opravljal na treh poteh, v glavnem delu sezone pa na štirih.

(51) Družba Siremar je celo leto upravljala povezave med sicilijanskim pristaniščem Trapani in tremi otoki v Egadskem otočju, pri čemer je uporabljala eno plovilo za kombinirani prevoz (potnikov/tovora) in dve visokohitrostni plovili. Na tem trgu sta delovala dva zasebna italijanska prevoznika: eden je opravljal samo storitve tovornega prometa, drugi pa storitve visokohitrostnega prevoza.

(52) Družba Siremar na drugih poteh iz pristanišč v Palermu in Agrigentu, na katerih je delovala, ni imela konkurence zasebnih prevoznikov. Tako je bila edini prevoznik, ki je skrbel za mobilnost prebivalcev zadevnih otokov.

2.1.5 *Družba Caremar*

(53) Družba Caremar je upravljala omrežje lokalnih pomorskih povezav med celinskimi pristanišči v Neapeljskem zalivu (Neapelj, Sorrento in Pozzuoli) in Partenopeanskimi otoki (Capri, Ischia, Procida) ter med celinskima pristaniščema Formia in Anzio (Lazio) ter manjšima otokoma Ponza in Ventotene. Storitve, ki jih je opravljala, so bile namenjene potrebam lokalnih skupnosti po mobilnosti, po pogostosti in urniku pa so bile primerljive primestnemu prometnemu omrežju, zlasti v Neapeljskem zalivu.

(54) Družba Caremar je v Neapeljskem zalivu konkurirala drugim zasebnim italijanskim prevoznikom na poteh Capri–Neapelj, Capri–Sorrento, Ischia–Neapelj in Procida/Neapelj.

(55) Družba Caremar na povezavah, ki jih je upravljala z otokoma Ponza in Ventotene, na katerih je delovala celo leto ter uporabljala plovila za kombinirani prevoz potnikov in tovora, ni imela konkurence. Edina konkurenca je bil zasebni prevoznik, ki je opravljal storitev visokohitrostnega prevoza na poteh Ponza–Formia in Ventotene–Formia.

([20]) Na štirih poteh, na katerih je družba opravljala redni prevoz, je v povprečju opravila eno pot na uro med 6.00 in 22.00.

2.2 **Nadomestila za javne storitve**

2.2.1 *Zakonodajni okvir*

(56) Zaradi skladnosti s sodbo iz leta 2009 je pravni okvir, ki se uporablja na nacionalni ravni, podrobno opisan v uvodnih izjavah 57 do 93.

2.2.1.1 Zakonodaja, ki v odločbi iz leta 2005 ni bila proučena

— Kraljeva odloka št. 2081 in 2082 z dne 7. decembra 1936

(57) S kraljevima odlokoma št. 2081 in 2082 z dne 7. decembra 1936 (v nadaljnjem besedilu: odloka iz leta 1936) je bilo določenih več poti nacionalnega pomena (*linee di interesse nazionale*) in določb o finančnem posredovanju, potrebnem za njihovo delovanje.

(58) Da bi se zagotovila potrebna raven storitve na poteh nacionalnega pomena, so bile s Kraljevim odlokom št. 2081 z dne 7. decembra 1936 ('v nadaljnjem besedilu: Odlok 2081/1936) ustanovljene štiri družbe: Italia (s sedežem v Genovi), Lloyd Triestino (s sedežem v Trstu), Tirrenia (s sedežem v Neaplju) in Adriatica (s sedežem v Benetkah). V skladu s Kraljevim odlokom št. 2082 z dne 7. decembra 1936 (v nadaljnjem besedilu: Odlok 2082/1936) je imela večinski delež v teh družbah novoustanovljena družba v javni lasti (*Finmare*).

(59) Poti nacionalnega pomena so bile združene v štiri sektorje na podlagi geografskih meril. Nekatere poti nacionalnega pomena so bile nacionalne povezave med celino in večjimi italijanskimi otoki, večinoma pa so to bile mednarodne poti, ki so povezovale Italijo z ameriško in afriško celino. V skladu s členom 3(4) Odloka 2081/1936 so bile štiri novoustanovljene družbe zadolžene za opravljanje pomorskih storitev v vsakem od teh štirih sektorjev za dvajsetletno obdobje (od 1. januarja 1937), kot sledi:

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

(b) sektor II (območje Afrike za Sueškim prekopom in Gibraltarsko ožino, območje Azije za Sueškim prekopom ter Avstralija): družba Lloyd Triestino;

(c) sektor III (Tirensko morje in Libija, območje plutja okrog Italije, zahodno Sredozemsko morje, severna Evropa za Gibraltarsko ožino): družba Tirrenia;

(d) sektor IV (Jadransko morje in vzhodno Sredozemsko morje): družba Adriatica.

(60) S členom 6 Odloka 2081/1936 je bila določena možnost, da se seznam poti nacionalnega pomena z ministrskim odlokom razširi, pri čemer je treba družbe, ustanovljene z odlokoma iz leta 1936, pooblastiti za upravljanje vseh morebitnih novih poti.

(61) V skladu z navedenim členom je bilo mogoče navedenim družbam zagotoviti javni prispevek v skladu s pogodbami o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let, če bi bilo potrebno za opravljanje pomorskih storitev na zadevnih poteh. Tako je bilo določeno, da se višina javnih subvencij določi v pogodbah o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let.

(62) V skladu s členom 7 odloka 2081/1936 je bilo mogoče javni prispevek pregledati vsaka štiri leta pod več pogoji. S to določbo naj bi se zagotovilo, da so družbe upravljale več kot 75 % poti, ki so jim bile dodeljene, ter da je povprečna stopnja dobička za njihovo delovanje, znašala med 4 % in 8 %. Skupni proračun sheme financiranja ni bil določen v odlokih iz leta 1936.

(63) S Kraljevim odlokom št. 781 z dne 12. maja 1938 je bila določena možnost, da se seznam poti nacionalnega pomena iz člena 2 Odloka 2081/1936 (ki je bil potrjen z ministrskim odlokom z dne 5. januarja 1937) spremeni z ministrskim odlokom. Z ministrskim odlokom z dne 20. decembra 1938 so bile uvedene nekatere spremembe seznama poti.

(64) Veljavnost pogodb o javnih storitvah, sklenjenih v skladu z Odlokom 2081/1936, je potekla 31. decembra 1956. Italijanski zakonodajalec je nato podaljšal veljavnost pogodb do 30. junija 1962 ([21]).

— Zakon št. 34 z dne 5. januarja 1953 in Zakon št. 178 z dne 26. marca 1959

(65) V skladu z Zakonom št. 34 z dne 5. januarja 1953 (v nadaljnjem besedilu: Zakon 34/1953) in Zakonom št. 178 z dne 26. marca 1959 (v nadaljnjem besedilu: Zakon 178/1959), s katerima se urejajo lokalne poštne storitve in storitve komercialnega pomorskega prometa, je bilo ministrstvo za trgovski pomorski promet pooblaščeno za začetek postopkov javnih razpisov, na podlagi katerih se izberejo zasebne družbe za opravljanje storitev prevoza pošte in poštnih paketov ter komercialnih storitev izključno lokalne narave.

(66) Zakon 34/1953 je določil štiri subvencionirane sektorje, za katere so bili objavljeni ločeni javni razpisi: (a) Toskansko otočje; (b) Partenopeanski in Pontinski otoki; (c) Eolski otoki; (d) Egadski otoki, Pelagijski otoki, Ustica in Pantelleria. Z Zakonom 178/1959 so bili dodani naslednji subvencionirani sektorji: (e) osrednje Jadransko morje in (f) severno Jadransko morje.

(67) V skladu s členom 4 Zakona 34/1953 je bilo treba subvencije, ki jih država dodeli za opravljanje zgoraj navedenih storitev, določiti v pogodbah o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let. Ta določba je veljala tudi za poti, zajete z Zakonom 178/1959.

— Zakon št. 600 z dne 2. junija 1962

(68) Z Zakonom št. 600 z dne 2. junija 1962 (v nadaljnjem besedilu: Zakon 600/1962) je bil režim javnih pomorskih storitev v Italiji reorganiziran.

(69) Natančneje, s členom 2 Zakona 600/1962 je bilo določeno, da morajo ministrstvo za trgovski pomorski promet ter družbe Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia in Adriatica skleniti nove pogodbe o javnih storitvah. Te pogodbe z veljavnostjo 20 let vključujejo: (i) seznam poti nacionalnega pomena, (ii) podrobne obveznosti javne storitve, naložene družbam, ki opravljajo dejavnosti na poteh, ter (iii) podrobna pravila o nadomestilu, ki ga lahko država dodeli za opravljanje dejavnosti na zadevnih poteh. Pogodbe naj bi začele veljati 1. julija 1962.

(70) Skupni znesek javnega nadomestila, ki se dodeli vsem prevoznikom, pristojnim za opravljanje dejavnosti na poteh, je bil določen v členu 6 Zakona 600/1962. Določeno je bilo, da se lahko prispevek, ki se dodeli posameznemu prevozniku, v primeru sprememb dohodka in stroškov prevoznika pregleda vsaki dve leti ob upoštevanju meril iz člena 8 Zakona. Za zagotovitev učinkovite spodbude je bilo predvideno, da se lahko prispevek poveča ali zmanjša, če spremembe nekaterih postavk prihodkov in odhodkov, navedenih v Zakonu, presegajo absolutno vrednost 1 % bruto prihodka. Sprememba lahko vpliva samo na presežni del navedenega zneska.

2.2.1.2 Zakonodaja, ki je bila proučena v odločbi iz leta 2005

— Zakon št. 684/1974 in Predsedniški odlok št. 501/1979

(71) Z Zakonom št. 684 z dne 20. decembra 1974 o prestrukturiranju pomorskih storitev velikega nacionalnega pomena (v nadaljnjem besedilu: Zakon 684/1974) so bili razveljavljeni Odlok 2081/1936, Zakon št. 600/1962 ter vse morebitne nasprotne ali nezdružljive določbe, poleg tega pa je bilo določeno, da sporazumi, sklenjeni v skladu z Zakonom 600/1962, prenehajo veljati 31. decembra 1974.

(72) Z Zakonom 684/1974 je bilo uvedeno razlikovanje med tovornimi linijami (člen 4), potniškimi linijami (člen 6) ter povezavami z večjimi in manjšimi italijanskimi otoki (člen 8).

(73) V skladu s členom 8 v zvezi s pomorskimi povezavami z večjimi in manjšimi italijanskimi otoki je bilo treba izpolniti zahteve v zvezi z ekonomskim in socialnim razvojem zadevnih regij, zlasti južne Italije. V ta namen je bilo v navedenem členu določeno, da se družbam takratne skupine Finmare, pooblaščenim za opravljanje takih storitev, plačajo subvencije v skladu s pogodbami o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let.

([21]) V skladu z Zakonskim odlokom št. 1379 z dne 20. decembra 1956, Zakonskim odlokom št. 444 z dne 25. junija 1957, Zakonom št. 351 z dne 26. maja 1959, Zakonom št. 32 z dne 2. februarja 1961 in Zakonom št. 40 z dne 2. februarja 1962.

(74) V skladu s členom 9 so morale pogodbe o javnih storitvah vključevati seznam poti, na katerih se bodo opravljale dejavnosti, pogostost storitve, vrste plovil, namenjene posameznim potem, in znesek javnega prispevka. Ta znesek je bilo mogoče letno pregledati, če bi se vsaj eden od elementov stroškov, upoštevanih pri izračunu zneska, spremenil za več kot 5 % v primerjavi s prejšnjim letom.

(75) V zvezi s potniškimi linijami je bila v členu 6 določena ukinitev potniških povezav, ki so jih upravljale družbe Italia, Lloyd Triestino, Adriatica in Tirrenia, v treh letih od začetka veljavnosti zakona (te pomorske storitve so bile v skladu z zakonom opredeljene kot *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). V členu 7 je bila priznana možnost, da se na podlagi letnih sporazumov dodeli nadomestilo za zagotovitev ekonomskega ravnotežja teh štirih družb v zvezi z navedenimi storitvami v navedenem triletnem obdobju.

(76) V zvezi s tovornimi linijami je bil minister za trgovski pomorski promet v skladu s členom 4 Zakona 684/1974 pooblaščen za dodelitev subvencij družbam skupine Finmare, ki začnejo opravljati dejavnosti na novih pomorskih poteh (člen 4(a)) ali opravljajo dejavnosti na obstoječih poteh (člen 4(b)), če slednje ne morejo doseči ekonomskega ravnotežja. Obe vrsti subvencij je bilo mogoče dodeliti za največ pet let, medtem ko je bilo treba subvencijo v zvezi z obstoječimi potmi dodeliti na podlagi letnih sporazumov.

(77) Zakon 684/1974 ni določil skupne dodelitve proračunskih sredstev za različne sheme financiranja, ki so bile vzpostavljene z njim.

(78) Predsedniški odlok št. 501 z dne 1. junija 1979 o izvajanju Zakona 684/1974, kakor je bil spremenjen (v nadaljnjem besedilu: Odlok 501/1979) ([22]), je določal podrobna pravila o uporabi Zakona 684/1974. V členu 3 Odloka 501/1979 je bilo pojasnjeno, da je treba za dodelitev nadomestila iz člena 7 Zakona 684/1974 upoštevati vse notranje in mednarodne potniške poti, ki jih upravljajo družbe Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia in Adriatica.

(79) V členu 26 Odloka 501/1979 je bilo določeno, da je treba letno nadomestilo za potniške linije (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) določiti na podlagi predvidenih stroškov in prihodkov. V skladu s členom 35 navedenega odloka je bilo mogoče nadomestilo za tovorne linije pregledati do 30. junija vsako leto za zagotovitev ekonomskega ravnotežja vsake linije. V členu 9 Odloka 501/1979 so bili določeni različni elementi, ki jih je bilo treba upoštevati za izračun subvencije, plačane družbam v skladu s členom 4(b) ter členoma 7 in 8 Zakona 684/1974.

(80) Odlok 501/1979 je določal še, da je treba razpored odhodov in prihodov na vseh poteh, na katerih družbe opravljajo dejavnosti, potrditi z ministrskim odlokom ter da morajo družbe zamenjati svoje ladje, ki so stare več kot 18 let, razen če ministrstvo izrecno ne opusti te obveznosti. Poleg tega je bilo treba uporabljena plovila posamično dodeliti vsaki poti za javne storitve. Ta omejitev, zaradi katere so morale družbe redno obnavljati svoje flote, je pomenila specifično obveznost družb.

(81) Poleg običajnih storitev je bil minister za trgovski pomorski promet v skladu s členom 40 Odloka 501/1979 pooblaščen za urejanje opravljanja dodatnih storitev za izpolnjevanje izrednih zahtev javnega interesa ali prilagoditev večjemu obsegu prometa.

— Zakon št. 169 z dne 19. maja 1975

(82) Z Zakonom št. 169 z dne 19. maja 1975 o reorganizaciji lokalnih poštnih storitev in storitev komercialnega pomorskega prometa (v nadaljnjem besedilu: Zakon 169/1975) je bil reorganiziran režim lokalnih poštnih in komercialnih javnih storitev.

(83) Zlasti je bila s členom 1 določena ustanovitev treh regionalnih družb, in sicer družb Caremar, Siremar in Toremar, pri čemer so bile slednji naložene obveznosti javnih storitev v zvezi s prevozom pošte in poštnih paketov, poleg tega pa je bila pooblaščena za opravljanje komercialnih storitev izključno lokalne narave. V skladu s členom 1 je morala družba Tirrenia ohraniti najmanj 51-odstotni delež osnovnega kapitala v vseh navedenih družbah. V skladu s členom 2 Zakona 169/1975 je bil minister za trgovski pomorski promet pooblaščen za dodelitev subvencij regionalnim družbam, določenih v pogodbah o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let.

([22]) Z Zakonom št. 373 z dne 23. junija 1977 o prestrukturiranju pomorskih storitev velikega nacionalnega pomena.

— Zakon št. 856 z dne 5. decembra 1986

(84) Zakon št. 856 z dne 5. decembra 1986 o predpisih za prestrukturiranje javnega ladjevja (skupine Finmare) in ukrepih v zvezi z zasebnim pomorskim prevozom (v nadaljnjem besedilu: Zakon 856/1986) je določal nekatere spremembe režima javnih pomorskih storitev.

(85) Zlasti je bilo v členu 1 določeno, da mora država linije za tovorni promet, ki ustvarjajo izgubo, vendar so ključnega pomena za nacionalno gospodarstvo, uvrstiti v program prestrukturiranja in finančne podpore. V členu 2 je bila določena dodelitev zagonske subvencije za navedene poti za največ pet let (od 1. januarja 1985). V primeru pridobitve nove ladje je bila dodeljena petletna zagonska subvencija, omejena na znesek naložbe (strošek amortizacije in obresti).

(86) V zvezi s povezavami z velikimi in malimi otoki so bila s členom 11 spremenjena merila za izračun subvencij. Zlasti je bilo treba izravnalno subvencijo izračunati na podlagi razlike med prihodki in stroški, nastalimi pri opravljanju storitve, določene ob upoštevanju povprečnih in objektivnih parametrov, poleg tega pa je morala subvencija vključevati razumen donos naloženega kapitala. Pogodbe o javnih storitvah so morale vključevati specifične podrobnosti o elementih, ki jih je treba upoštevati pri izračunu subvencije, ter popoln seznam subvencioniranih poti, pogostosti in ladij, ki se uporabljajo. Subvencije so morali potrditi ministri za trgovski pomorski promet, državne deleže in zakladništvo. V skladu z odstavkom 7 je bilo mogoče za prvo petletno obdobje dodeliti dodatno subvencijo za zagotovitev ekonomskega ravnotežja upravičencev.

(87) V skladu s členom 13 je morala družba Lloyd Triestino prenesti naloge upravljanja pomorskih povezav v severnem Jadranskem morju z obalo Istre na družbo Adriatica. Poleg tega so v skladu z odstavkom 4 navedenega člena začele za kombinirane povezave, ki so obstajale 1. januarja 1986 in na katerih je dejavnosti opravljala družba Adriatica ([23]), veljati pravila iz členov 8 in 9 Zakona 684/1974 in poznejših sprememb (ki so se nanašale na povezave z velikimi in malimi italijanskimi otoki). Zato se je člen 11 Zakona 856/1986 začel uporabljati tudi za mednarodne povezave, ki jih je upravljala družba Adriatica.

(88) V skladu s členom 15 Zakona 856/1986 je bila ustanovljena regionalna družba v javni lasti (družba Saremar), ki je bila pooblaščena za opravljanje poštnih in komercialnih storitev med Sardinijo, Korziko in sosednjimi malimi otoki, ki jih je pred tem opravljala družba Tirrenia.

(89) V členu 12 Zakona 856/1986 je bilo določeno, da se tarife za storitve določijo z ministrskim odlokom na predlog družb samih. Za rezidente in delavec migrante so veljale ugodnejše tarife.

(90) Tako kot Zakon 684/1974 tudi Zakon 856/1986 ni določal skupne dodelitve proračunskih sredstev za sheme financiranja, na katere se je nanašal.

— Zakonski odlok št. 77 z dne 4. marca 1989, kakor je bil spremenjen z Zakonom št. 160 z dne 5. maja 1989

(91) Zadnje spremembe pravnega okvira, ki se je uporabljal za prvotne sporazume, v zvezi s prevozom potnikov in tovora so bile uvedene z Zakonskim odlokom št. 77 z dne 4. marca 1989 o nujnih določbah v zvezi s pomorskim prevozom in koncesijami (v nadaljnjem besedilu: Zakonski odlok 77/1989), kakor je bil spremenjen v zakon z Zakonom št. 160 z dne 5. maja 1989.

(92) Zlasti je bilo v členu 9 Zakonskega odloka 77/1989 določeno, da so lahko linije, za katere se šteje, da so nujne za zagotavljanje prevoza potnikov in tovora, od 1. januarja 1990 upravičene do izravnalne subvencije. Poleg tega je bilo določeno, da poti, na katerih se opravljajo dejavnosti, in pogostost storitve določijo javni organi na podlagi tehničnih predlogov družb, pooblaščenih za opravljanje storitve, ki so morale v ta namen predložiti načrt storitve vsakih pet let.

(93) V zvezi s povezavami z otoki je bilo v členu 9(3) določeno še, da je treba znesek izravnalne subvencije določiti v pogodbah o javnih storitvah, pri tem pa upoštevati povprečne in objektivne parametre, pridobljene na podlagi tarif, ki jih nacionalni prevoznik v železniškem prometu (*Ferrovie dello Stato*) uporablja za enakovredne storitve in razdalje.

([23]) Predvsem povezave med Trstom in drugimi pristanišči v italijanski regiji Furlanija-Julijska krajina ter med zahodno in vzhodno obalo osrednjega in južnega Jadranskega morja ter med Jonskim morjem in vzhodnim Sredozemskim morjem.

2.2.2 *Prvotni sporazumi*

(94) Prvotni sporazumi so pogodbe o javnih storitvah, ki jih je Italija sklenila julija 1991 z vsako od petih regionalnih družb nekdanje skupine Tirrenia. Z vsako družbo, ki je bila del nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia, je bil sklenjen enak sporazum. V skladu s členom 2 so se prvotni sporazumi uporabljali retroaktivno z učinkom od 1. januarja 1989, veljali pa naj bi do 31. decembra 2008. Vendar je bilo v prvotnih sporazumih določeno, da se gospodarski odnosi za leta 1989, 1990 in 1991 določijo z *ad hoc* ukrepi, ki pa niso zajeti s tem sklepom.

(95) V skladu s členom 3 prvotnih sporazumov je bil znesek letne subvencije določen na podlagi vloge, ki jo je upravičenec predložil februarja vsakega poslovnega leta. V zvezi z vlogo se opravijo medresorska posvetovanja, nato pa se naslednjega maja odobri z ministrskim odlokom. Namen letne subvencije je bil družbi omogočiti, da pokrije izgube, nastale zaradi primanjkljaja med stroški in prihodki iz poslovanja.

(96) V skladu s členom 11 Zakona 856/1986 so bili v členu 5 prvotnih sporazumov podrobno določeni različni elementi prihodkov in stroškov, ki jih je treba upoštevati pri izračunu nadomestila, ter donos naloženega kapitala.

2.2.3 *Petletni načrti*

(97) V členu 1 prvotnih sporazumov so bili določeni petletni načrti, v katerih je bilo treba določiti poti, na katerih se bodo opravljale dejavnosti, pristanišča, ki se bodo uporabljala, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih zadevnim pomorskim povezavam, pogostost storitve in prevoznine, ki se plačajo, vključno s subvencioniranimi prevozninami, zlasti za rezidente otoških regij.

(98) Prvi petletni načrt (za obdobje 1990–1994) je bil odobren z ministrskim odlokom z dne 29. maja 1990, uporabljal pa se je retroaktivno od 1. januarja 1990. V drugem načrtu, ki je zajemal obdobje 1995–1999 in je bil odobren z odlokom z dne 14. maja 1996, so poti in pogostosti večinoma ostale nespremenjene.

(99) Tretji načrt (ki je zajemal obdobje 2000–2004), ki so ga družbe predložile italijanskim organom septembra 1999, ob sprejetju odločbe iz leta 2005 ni bil odobren. V skladu z odlokom z dne 8. marca 2000 so lahko družbe skupine Tirrenia do sprejetja tega načrta še naprej opravljale storitve iz člena 9 Zakona št. 160/1989 pod pogoji, določenimi v petletnem načrtu za obdobje 1994–1999, ki je veljal leta 1999.

(100) Po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005 so italijanski organi Komisijo obvestili, da so namesto uradnega sprejetja petletnih načrtov za obdobji 2000–2004 in 2005–2008 sprejeli *ad hoc* ukrepe za racionalizacijo, da bi se storitve bolje uskladile s potrebami lokalnih skupnosti, ne da bi se bistveno spremenil sistem javnih storitev. Pojasnili so, da zaradi proračunskih pomislekov dolgoročnejše načrtovanje ni bilo več mogoče.

2.2.4 *Letno nadomestilo*

2.2.4.1 Nadomestilo, ocenjeno v odločbi iz leta 2005

(101) Letno nadomestilo je ustrezalo neto izgubi pri opravljanju storitve iz petletnega načrta, ki se ji je prištel spremenljiv znesek, ki je ustrezal donosu naloženega kapitala. Neto izguba iz poslovanja je bila pridobljena na podlagi prihodkov, ustvarjenih v obdobju, in stroškov, nastalih pri opravljanju dejavnosti na poteh.

(102) Prvotni sporazumi so določali, da se letna izravnalna subvencija plača, kot sledi:

(a) predplačilo v višini 70 % zneska subvencije, dodeljene v prejšnjem letu, ki se plača marca vsako leto;

(b) drugo plačilo, ki se izvede junija vsako leto in znaša 20 % navedene subvencije;

(c) razlika med plačanima zneskoma ter primanjkljajem med stroški in prihodki iz poslovanja v tekočem letu je pomenila bilanco, ki se je plačala ob koncu leta. Če je družba prejela znesek, višji od neto stroškov opravljanja storitev (razlika med prihodki in izgubami), je morala povrniti razliko v 15 dneh od potrditve bilance stanja.

(103) Elementi stroškov, ki so se upoštevali za izračun letnega nadomestila, so bili: provizija za zastopanje/stroški pridobitve, pristaniške takse/stroški tranzita v pristanišču in drugi stroški prometa, stroški poslovanja, amortizacija, neto finančne dajatve, upravni stroški in drugi stroški. Ti elementi stroškov, opredeljeni v prilogi k prvotnim sporazumom, so bili enaki za vse regionalne družbe.

(104) Stroški poslovanja so vključevali stroške za posadko, vzdrževanje, zavarovanje, gorivo in mineralna olja. Postavka „Uprava“ je vključevala stroške osebja na kopnem in upravnih prostorov.

(105) Po podatkih, ki so jih predložili italijanski organi, so bili stroški regionalnih družb (v milijonih ITL) in zneski subvencije v obdobju 1992–2001 ([24]) naslednji ([25]):

Adriatica

Elementi stroškov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provizija za zastopanje itd.	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
Pristaniške takse itd.	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
Stroški poslovanja	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
Amortizacija	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
Neto finančne dajatve	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
Uprava	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
Drugi stroški	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
Stroški skupaj (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**
Prihodki iz poslovanja (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
Neto dobiček (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**
Donos naloženega kapitala	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
Znesek letne subvencije	**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

Elementi stroškov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provizija za zastopanje itd.	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
Pristaniške takse itd.	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
Stroški poslovanja	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
Amortizacija	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
Neto finančne dajatve	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Uprava	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
Drugi stroški	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
Stroški skupaj (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**
Prihodki iz poslovanja (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
Neto dobiček (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]) Italijanski organi so stroške leta 2001 predložili v tisočih EUR. Za potrebe teh preglednic so bili zneski pretvorjeni v ITL ob upoštevanju menjalnega tečaja za EUR, ki ga je Svet Evropske unije sprejel za 1. januar 1999, tj. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Podatki iz študije PricewaterhouseCoopers z naslovom „Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992–1999“, ki so jih italijanski organi dopolnili, da sta se upoštevali leti 2000 in 2001. V študiji so ponovljene analitične evidence družb skupine Tirrenia ter ocenjeni stroške in prihodki iz poslovanja za vsako pot.

Elementi stroškov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Donos naloženega kapitala	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
Znesek letne subvencije	**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

Elementi stroškov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provizija za zastopanje itd.	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
Pristaniške takse itd.	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
Stroški poslovanja	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
Amortizacija	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
Neto finančne dajatve	- 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
Uprava	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
Drugi stroški	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
Stroški skupaj (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**
Prihodki iz poslovanja (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
Neto dobiček (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**
Donos naloženega kapitala	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
Znesek letne subvencije	**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

Elementi stroškov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provizija za zastopanje itd.	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
Pristaniške takse itd.	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
Stroški poslovanja	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
Amortizacija	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
Neto finančne dajatve	- 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
Uprava	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
Drugi stroški	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
Stroški skupaj	**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**
Prihodki iz poslovanja (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
Neto dobiček (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**
Donos naloženega kapitala	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
Znesek letne subvencije	**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

Elementi stroškov	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Provizija za zastopanje itd.	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
Pristaniške takse itd.	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
Stroški poslovanja	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
Amortizacija	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
Neto finančne dajatve	- 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
Uprava	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
Drugi stroški	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
Stroški skupaj	**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**
Prihodki iz poslovanja (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
Neto dobiček (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**
Donos naloženega kapitala	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
Znesek letne subvencije	**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) V zvezi z donosom naloženega kapitala so za celotno obdobje (1992–2001) na voljo absolutni zneski. Poleg tega je Italija Komisiji predložila stopnjo donosa naloženega kapitala, ki je bila sprejeta med letoma 1998 in 2001 ter kaže, da se je v navedenem obdobju gibala v istem razponu kot inflacija in obrestne mere, tj. med 1,6 % in 8 %.

Leto	Družba Adriatica	Družba Saremar	Družba Toremar	Družba Siremar	Družba 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) Italija je predložila obračune na linijo za vsako družbo za obdobje 1992–2001 ter za vsako družbo pojasnila dejavnike, ki so vplivali na ravni stroškov in posledično na nadomestilo.

(108) Predvsem za družbo Adriatica se je promet na mednarodnih povezavah z nekdanjo Jugoslavijo in Albanijo na medletni ravni precej spreminjal zaradi političnih razmer v regiji. Italijanski organi so velike razlike v znesku letne subvencije (zadnja vrstica) utemeljili z nihanji neto stroškov poslovanja na mednarodnih povezavah z Albanijo in nekdanjo Jugoslavijo, na katerih so bile storitve prekinjene zaradi političnih razmer na Balkanu. Poleg tega so se stroški poslovanja znižali zaradi ukinitve povezav z Grčijo leta 2000. Nasprotno pa so bili neto stroški poslovanja in zahteva glede letne subvencije za kabotažne povezave z otočjem Tremiti v obdobju 1992–2001 na splošno stabilni.

(109) Za družbo Saremar je relativna stabilnost stroškov poslovanja v obdobju 1992–2001 posledica narave storitev, ki jih je družba opravljala, pri čemer je v bistvu upravljala kabotažne povezave med Sardinijo in sosednjimi otoki, s čimer je izpolnjevala predvsem potrebe lokalnih skupnosti, zato se ni srečevala z velikimi spremembami ponudbe in povpraševanja. V zvezi s pogostostjo in urniki se storitve, ki jih je opravljala družba, od začetka veljavnosti prvotnih

sporazumov ([26]) niso veliko spremenile in so ostale skoraj nespremenjene celo leto. To pojasnjuje razmeroma stabilno višino letne subvencije, ki jo je prejemala družba Saremar.

(110) Družba Toremar je upravljala lokalne povezave z otoki Toskanskega otočja, na katerih se ponudba in povpraševanje nista veliko spreminjala, zato so se tudi stroški razmeroma malo spreminjali. V zvezi s pogostostjo in urniki so bile storitve, ki jih je družba opravljala, leta 2000 enake kot leta 1992 ([27]) in se tudi med letom niso veliko spreminjale ne glede na sezono. Višina letne subvencije je bila z leti večinoma stabilna.

(111) Štelo se je, da so storitve, ki jih je opravljala družba Siremar, po svoji naravi primerljive s storitvami družb Saremar in Toremar: ponudba je bila od začetka veljavnosti sporazuma o javnih storitvah stabilna, sezonske spremembe pa niso veliko vplivale nanjo. Visoke stroške poslovanja družbe v primerjavi z njenimi prihodki je pojasnjevalo število poti (18 poti za redni prevoz), na katerih je družba opravljala dejavnosti za izpolnjevanje potreb prebivalcev 14 otokov ob Siciliji po mobilnosti.

(112) Storitve družbe Caremar so od začetka veljavnosti sporazuma z državo ([28]) ostale večinoma nespremenjene. Povišanje stroškov poslovanja je sovpadalo s povišanjem prihodkov od poti, na katerih je družba opravljala dejavnosti, zato je bila letna subvencija razmeroma stabilna.

2.2.4.2 Nadomestilo po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005

(113) Po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005 je Italija dopolnila informacije o nadomestilu, ki so ga regionalne družbe prejele v obdobju 2002–2008. Zlasti je predložila: (i) stroške, nastale pri opravljanju dejavnosti na poteh za javne storitve; (ii) neto izgubo pri opravljanju storitev; (iii) absolutne zneske donosa naloženega kapitala; (iv) znesek letne subvencije, dodeljen družbam.

(114) Italija je junija 2012 na sestanku s Komisijo potrdila tudi, da se stroškovne postavke, upoštevane pri izračunu nadomestila, od leta 1991 niso spremenile.

(115) Predloženi so bili naslednji podatki (v tisočih EUR):

Adriatica

Leto	(A) Stroški skupaj	(B) Prihodki iz poslovanja	(C) Neto dobiček (B – A)	Donos naloženega kapitala	Znesek letne subvencije
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	n. r.	n. r.
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	n. r.	n. r.
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	n. r.	n. r.
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	n. r.	n. r.
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	n. r.	n. r.

([1]) Ker je družba Tirrenia z odločitvijo z dne 18. marca 2004 prevzela tekoče posle družbe Adriatica, nekateri podatki za družbo Adriatica za obdobje od leta 2004 niso na voljo.

([26]) Leta 1992 je Saremar opravila skupno 18 000 potovanj na štirih poteh, ki jih upravlja. Leta 2000 je število potovanj znašalo približno 20 000.

([27]) Leta 2000 je družba Toremar opravila skupno 9 097 potovanj na svojem omrežju poti, medtem ko jih je leta 1992 opravila 8 300.

([28]) Leta 2000 je družba Caremar opravila 12 872 potovanj na svojih poteh (leta 1992 pa 15 650).

Saremar

Leto	(A) Stroški skupaj	(B) Prihodki iz poslovanja	(C) Neto dobiček (B – A)	Donos naloženega kapitala	Znesek letne subvencije
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

Leto	(A) Stroški skupaj	(B) Prihodki iz poslovanja	(C) Neto dobiček (B – A)	Donos naloženega kapitala	Znesek letne subvencije
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

Leto	(A) Stroški skupaj	(B) Prihodki iz poslovanja	(C) Neto dobiček (B – A)	Donos naloženega kapitala	Znesek letne subvencije
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

Leto	(A) Stroški skupaj	(B) Prihodki iz poslovanja	(C) Neto dobiček (B – A)	Donos naloženega kapitala	Znesek letne subvencije
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) Po trditvah italijanskih organov so bile spremembe posameznih elementov stroškov regionalnih družb, ki so se pojavile z leti, predvsem posledica zunanjih dejavnikov, kot so inflacija in spremembe obrestnih mer, ki poleg cen na trgu vplivajo tudi na pričakovano stopnjo donosa naloženega kapitala. Za izračun te stopnje so se upoštevale obrestne mere bank in povprečne posojilne obrestne mere za kredite za pomorstvo.

(117) V zvezi s stopnjo donosa naloženega kapitala je Italija Komisiji predložila stopnje, ki so bile sprejete v letih 2002 in 2003, ni pa mogla predložiti teh stopenj za obdobje 2004–2008.

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

(118) Italija je Komisiji predložila tudi obračune na linijo od leta 2004 za družbo Tirrenia, da bi opredelila stroške, ki jih je imela družba pri opravljanju dejavnosti na notranjih/mednarodnih poteh, na katerih je dejavnosti pred tem opravljala družba Adriatica. Poudarjeno pa je bilo, da je treba zadevne vrednosti razumeti le kot ocene dejanskih stroškov, nastalih na posamezni liniji, saj nekaterih upoštevanih elementov stroškov ni bilo mogoče razčleniti po linijah.

(119) Na podlagi teh informacij so bili rezultati družbe Tirrenia (v EUR) na mednarodnih poteh, na katerih je dejavnosti pred tem opravljala družba Adriatica, naslednji:

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

2.2.5 *Naložbe, predvidene v petletnih načrtih in poslovnem načrtu*

(120) Poleg poti, na katerih se bodo opravljale dejavnosti, in potrebne pogostosti so bile v petletnih načrtih določene tudi naložbe, ki so jih upravičenci nameravali izvesti v zadevnem obdobju za zagotovitev storitve na zadevnih poteh. Komisija si je pri preiskavi prizadevala ugotoviti zlasti, kako so se stroški pridobitve plovil in amortizacije upoštevali za izračun letne subvencije.

(121) Komisija je želela preveriti tudi, ali so dodatne naložbe, načrtovane za regionalne družbe nekdanje skupine Tirrenia v okviru poslovnega načrta, ki ga je družba Tirrenia sprejela marca 1999 za obdobje 1999–2002, vključevale element pomoči. Glavni cilji poslovnega načrta so bili:

(a) zagotoviti zmožnost družb, da se spopadejo s spremenjenimi razmerami, nastalimi zaradi liberalizacije italijanskega trga kabotaže (1. januarja 1999), in jih pripraviti na prenehanje veljavnosti prvotnih sporazumov, sklenjenih z državo, ki so se iztekli leta 2008;

(b) znižati stroške storitev, ki se opravljajo v skladu z navedenimi prvotnimi sporazumi;

(c) podpreti razvoj skupine in čim bolje uporabiti razpoložljive vire;

(d) ustvariti pogoje za privatizacijo družb.

(122) Poslovni načrt je vključeval spremembe zahtevane naložbe v storitve, zajete s prvotnimi sporazumi, ki so bile predvidene za umik starih ladij iz obratovanja, prenos drugih plovil v skupini in nove naložbe v skupnem znesku 700 milijard ITL (približno 361,5 milijona EUR) ([29]).

2.3 **Ugodnejša davčna obravnava**

(123) Z Zakonskim odlokom št. 504 z dne 26. oktobra 1995 so bile uvedene nekatere ugodnejše davčne ureditve za mineralna olja, ki se uporabljajo kot gorivo v pomorskem prometu. V skladu s členom 63(3) odloka so se znižale trošarine za maziva, ki se uporabljajo na krovu.

(124) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazile nekatere dvome glede načina, kako se je davčna olajšava uporabljala za plovila, zasidrana v italijanskih pristaniščih zaradi vzdrževanja. Komisija je želela zagotovilo, da ta ukrep ni diskriminiral drugih prevoznikov v pomorskem prometu, katerih plovila so bila v istem stanju.

3. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

3.1 **Pripombe pred sprejetjem odločbe iz leta 2005**

3.1.1 *Pripombe družb skupine Tirrenia*

(125) Družbe skupine Tirrenia so svoje pripombe v zvezi s sklepom o začetku postopka predložile z dopisom z dne 22. novembra 1999. Predvsem so izpodbijale opredelitev nadomestila, plačanega v skladu s prvotnimi sporazumi, kot novo pomoč, s tem pa tudi legitimnost sklepa o začetku formalnega postopka preiskave. Zlasti so trdile, da je bila Komisija veliko prej obveščena o obstoju ureditev za nadomestilo za javne storitve in da jim ni nikoli nasprotovala. Poleg tega so trdile, da je bil znesek letnega nadomestila, plačan javnim družbam, strogo sorazmeren in omejen na dodatne neto stroške obveznosti javnih storitev. Zato se je štelo, da tako plačilo ne ovira konkurence z drugimi udeleženci na trgu.

(126) Takrat so družbe Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar na podlagi člena 263(4) PDEU vložile ničnostno tožbo pri Splošnem sodišču (glej tudi uvodno izjavo 5).

3.1.2 *Pripombe zasebnih prevoznikov*

(127) Komisija je prejela pripombe različnih zasebnih prevoznikov, ki konkurirajo na več poteh, na katerih dejavnosti opravljajo družbe Caremar, Saremar in Toremar. Te pripombe je mogoče povzeti, kot sledi:

(a) družbe skupine Tirrenia so na poteh, na katerih so bili koncentrirani konkurenčni zasebni prevozniki, izvajale agresivno komercialno politiko v obliki potovanj po dampinških cenah, popustov in sistemov odloga plačil, ki so jo lahko razumno utemeljile zgolj zato, ker so prejemale javno financiranje;

([29]) Menjalni tečaj: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

(b) pri obveznostih javne storitve ni bilo preglednosti, zmožnost družb skupine Tirrenia, da spremenijo obseg takih obveznosti, zlasti v zvezi s potmi, na katerih se opravljajo dejavnosti, ter specifičnimi urniki in pogostostjo, pa bi bilo treba šteti za nasprotno sami naravi obveznosti javnih storitev;

(c) ker so zasebni prevozniki opravljali storitve na nekaterih poteh, na katerih so delovale družbe skupine Tirrenia, se je zdela potreba po javni storitvi zelo vprašljiva;

(d) ureditve financiranja za naložbe, ki so se izvedle od leta 1995 ali so bile predvidene v poslovnem načrtu, so vključevale elemente pomoči, med drugim v zvezi z ugodnejšim dostopom do financiranja, ki so ga imele družbe skupine Tirrenia;

(e) družbam skupine Tirrenia je bila zagotovljena ugodnejša davčna obravnava za mineralna olja, ki so se uporabljala na njihovih plovilih med postanki v Italijanskih pristaniščih.

3.2 **Pripombe po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005**

(128) Po tem, ko je Splošno sodišče razglasilo odločbo iz leta 2005 za nično, je Komisija pozvala zainteresirane strani v postopku, naj predložijo pripombe v zvezi z razglasitvijo ničnosti in njenimi posledicami (glej tudi oddelek 1.3).

(129) Komisija je prejela samo pripombe upravičencev do ukrepov, ki se preiskujejo. Če povzamemo, upravičenci so navedli, da bi morala Komisija upoštevati vse ustrezne dejanske in pravne elemente, vključno z dodatnimi razlogi, ki so jih tožeče stranke predložile v okviru postopka pred Sodiščem, in na podlagi tega skleniti, da zadevni ukrepi:

(a) ne pomenijo pomoči ali

(b) pomenijo obstoječo pomoč, kolikor je režim javnih pomorskih storitev v Italiji (i) starejši od začetka veljavnosti Pogodbe ES, (ii) ga je Evropska komisija implicitno ali eksplicitno odobrila ([30]) ter (iii) je vsekakor starejši od začetka veljavnosti uredbe o pomorski kabotaži.

4. **PRIPOMBE ITALIJANSKIH ORGANOV**

4.1 **Pripombe pred sprejetjem odločbe iz leta 2005**

4.1.1 *Subvencije, plačane v zvezi z obveznostmi javne storitve*

(130) Italijanski organi so z dopisom z dne 29. septembra 1999 predložili svoje pripombe v zvezi s sklepom o začetku formalnega postopka preiskave. Po njihovem mnenju so lahko prvotni sporazumi, sklenjeni z vsako družbo skupine Tirrenia, v skladu s členom 4 uredbe o pomorski kabotaži ostali veljavni do njihovega izteka konec leta 2008. Zato z odločitvijo o začetku postopka ni bilo mogoče izraziti dvoma o sistemu obveznosti javne storitve, ki je izhajal iz prvotnih sporazumov.

(131) Italijanski organi so izpodbijali tudi opredelitev pomoči kot nove pomoči v smislu člena 108(3) PDEU in domnevo, da bi lahko taka pomoč prizadela trgovino med državami članicami pred 1. januarjem 1999, ko se je italijanski trg odprl za kabotažo.

(132) Poleg teh splošnih pripomb so italijanski organi poudarili, da je bila navzočnost zasebnih prevoznikov na poteh, na katerih so dejavnosti opravljale družbe skupine Tirrenia, pogosto nedaven pojav, omejen na le nekaj poti in koncentriran na glavni del sezone. Poleg tega se je z metodo izračuna letnega nadomestila, po kateri se je dobiček, ustvarjen poleti, odštel od skupnih izgub, ustvarjenih pozimi, znesek nadomestila omejil na strogi minimum.

(133) Tako je bilo nadomestilo po mnenju italijanskih organov potrebno in strogo sorazmerno z obveznostmi javne storitve, za opredelitev katerih je pristojna država članica.

([30]) Italijanski organi so trdili, da je bila Komisija obveščena o subvencijah za družbe skupine Tirrenia veliko pred začetkom formalnega postopka preiskave. Poleg tega je Komisija leta 1992 zadevo prerazvrstila pod številko E 5/1992 zaradi upravnih potreb. Do leta 1995 se je vsa korespondenca med Komisijo in Italijo nanašala na spis pod oznako E. Leta 1995 je Komisija zadevo znova uvrstila pod oznako NN.

(134) V zvezi s kršitvijo pravil konkurence s strani družbe Adriatica na povezavi med Italijo in Grčijo so italijanski organi poudarili, da odločitev Komisije v zvezi s kršitvijo takrat ni bila dokončna. Trdili so, da sta postopka popolnoma neodvisna drug od drugega, da se pomoč vsekakor ni uporabila za financiranje protikonkurenčnega ravnanja, da bi bila razglasitev pomoči za nezdružljivo enakovredna dodatni kazni ter da bi njeno vračilo ogrozilo družbo Adriatica in celotni postopek privatizacije.

4.1.2 *Naložbe, predvidene v poslovnem načrtu*

(135) Italijanski organi so poudarili, da so bile naložbe, predvidene v poslovnem načrtu, namenjene znižanju stroškov storitev ob ohranitvi visoke kakovosti. Poleg tega so trdili, da metode financiranja načrtovanih naložb niso vključevale elementa pomoči, saj bi se navedene naložbe deloma financirale iz lastnih sredstev družb, deloma pa z bančnimi posojili, o katerih bi pogajanja potekala pod običajnimi tržnimi pogoji.

4.1.3 *Ugodnejša davčna obravnava*

(136) Italijanski organi so predložili podrobnosti o pravnem okviru, ki ureja davčno obravnavo mineralnih olj, ki se uporabljajo kot gorivo v pomorskem prometu. Informacije, predložene Komisiji, so pokazale, da je bila s splošno odločitvijo z dne 2. marca 1996, sprejeto v skladu z Zakonskim odlokom št. 504/1995, ugodnejša davčna obravnava, določena v zakonskem odloku, razširjena na goriva in maziva, ki jih uporabljajo plovila, zasidrana v pristanišču zaradi vzdrževanja.

(137) Kot je navedeno v uvodni izjavi 5, je Italija takrat pri Sodišču vložila tožbo zoper sklep o začetku postopka v zvezi z delom, v katerem je določen začasen odlog nezakonite pomoči.

4.2 **Pripombe po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005**

(138) Komisija je aprila 2010 italijanske organe pozvala, naj predložijo pripombe v zvezi z razglasitvijo ničnosti odločbe iz leta 2005 s strani Splošnega sodišča in pojasnijo nekatere vidike v zvezi z mednarodnimi potmi, na katerih sta dejavnosti opravljali družbi Adriatica in Saremar. Poleg tega je Komisija zahtevala podroben opis mehanizma nadomestila za opravljanje dejavnosti na zadevnih poteh, vključno z vsemi poznejšimi spremembami metode izračuna nadomestila in donosa naloženega kapitala.

(139) Italijanski organi so ponovili, da bi bilo treba zadevne ukrepe opredeliti kot obstoječo pomoč, kot so že navedli in dokazali v okviru formalnega postopka preiskave. Trdili so, da so se merila za dodelitev in način izračuna nadomestila za izvajanje obveznosti javne storitve urejali z Odlokom 2081/1936, ki je bil pozneje razveljavljen z Zakonom 684/1974, in Odlokom 2082/1936. Dejansko so bile s členom 2 Odloka 2081/1936 določene poti nacionalnega pomena, s členom 6 pa je bilo določeno, da bo država pokrila dodatne stroške družb, nastale pri opravljanju dejavnosti na zadevnih poteh, na podlagi sporazumov z veljavnostjo 20 let.

(140) Italijanski organi so trdili, da so s poznejšimi spremembami zakonodajnega okvira za urejanje režima javnih pomorskih storitev obveznosti javne storitve, ki so bile prenesene na upravičence, postale še strožje, poleg tega pa je bil mehanizem za izračun nadomestila posodobljen, da bi se javni prispevek omejil.

(141) Italijanski organi so poudarili, da je bila z Zakonom 856/1986 dejansko uvedena letna izravnalna subvencija, določena na podlagi objektivnih parametrov, ne preteklih stroškov, kot razlika med prihodki in stroški, nastalimi pri opravljanju storitve, vključevati pa je morala razumno stopnjo donosa. Italijanski organi so sklenili, da je bila ta novost v zakonodajnem okviru posebno pomembna, saj je družbe spodbujala k učinkovitosti.

(142) Po mnenju italijanskih organov bi v zvezi z nadomestilom za regionalne družbe veljali isti premisleki. Zlasti so italijanski organi potrdili, da so bile obveznosti javne storitve uvedene z Zakonom 34/1953, ki določa naslednje štiri subvencionirane sektorje:

(a) Toskansko otočje (družba Toremar);

(b) Partenopeanski in Pontinski otoki (družba Caremar);

(c) Eolski otoki (družba Siremar);

(d) Egadski otoki, Pelagijski otoki, Ustica in Pantelleria (družba Siremar).

(143) Povezave z malimi sardinskimi otoki in Korziko je domnevno upravljala družba Tirrenia v skladu z ministrskim odlokom z dne 5. januarja 1937, s katerim so bile tretjemu prometnemu sektorju poti nacionalnega pomena dodane povezave s kraji La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta in Portovesme. Dejansko je te povezave upravljala družba Saremar, ki je bila ustanovljena leta 1988 z ločitvijo od družbe Tirrenia.

(144) Italijanski organi so poudarili tudi, da je navedeni odlok vključeval povezave z Grčijo, Albanijo in otoki Tremiti, ki jih je upravljala družba Adriatica in so spadale v sektor poti nacionalnega pomena IV (glej uvodno izjavo 59).

(145) Na podlagi tega so italijanski organi sklenili, da obstajajo zadostni elementi kontinuitete med režimom javnih storitev, na katerega se je nanašala odločba iz leta 2005, in preteklim regulativnim okvirom za pomorske povezave z otoki. Glede na navedeno so italijanski organi menili, da je režim javnih storitev starejši od začetka veljavnosti Pogodbe ES in uredbe o pomorski kabotaži.

5. **OCENA**

5.1 **Nadomestila za javne storitve**

5.1.1 *Obstoj državne pomoči*

(146) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(147) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za ugotovitev, ali priglašeni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi navedeni pogoji. Finančna podpora mora namreč:

(a) biti dodeljena s strani države članice ali iz državnih sredstev;

(b) dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence;

(d) vplivati na trgovino med državami članicami.

(148) *Državna sredstva*: Jasno je, da je zadevne subvencije dodelila država iz državnih sredstev.

(149) *Gospodarska prednost*: Sodišče je v sodbi v zadevi Altmark ([31]) določilo naslednja merila za ugotovitev, ali nadomestilo za opravljanje javne storitve pomeni prednost v smislu člena 107 PDEU:

(1) podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

(2) merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

(3) nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in zmernega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

(4) če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in zmernega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark).

([31]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Šteje se, da je četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno, če so bili prejemniki nadomestila izbrani po postopku oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati storitve z najnižjimi stroški, sicer pa, če je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(151) V tem primeru upravičenci niso bili izbrani po postopku oddaje javnega naročila. Poleg tega Italija ni dokazala, da je bila raven nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi za izpolnitev zahtev javne storitve, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju zadevnih prihodkov in zmernega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.

(152) Ker so merila iz sodbe v zadevi Altmark kumulativna, neizpolnitev četrtega merila zadostuje za ugotovitev prisotnosti gospodarske prednosti, zagotovljene regionalnim družbam nekdanje skupine Tirrenia.

(153) *Selektivnost*: Zadevne subvencije so selektivne, saj so usmerjene na nekatera podjetja, ki opravljajo storitve pomorskega prevoza.

(154) *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*: Kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo v trgovini znotraj Unije, je treba za zadnjenavedene šteti, da jih je ta pomoč prizadela. Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco. V zadevnem primeru upravičenci konkurirajo drugim podjetjem, ki opravljajo storitve pomorskega prevoza v Uniji, zlasti od začetka veljavnosti Uredbe Sveta (EGS) št. 4055/86 ([32]) in uredbe o pomorski kabotaži, s katerima se je liberaliziral trg za mednarodni pomorski prevoz in pomorsko kabotažo. Zato bi lahko zadevno javno nadomestilo vplivalo na trgovino v Uniji in izkrivljalo konkurenco na notranjem trgu.

(155) Na podlagi navedenega Komisija meni, da nadomestilo, ki so ga italijanski organi plačali regionalnim družbam skupine Tirrenia za upravljanje povezav za kabotažo ter mednarodnih povezav med letoma 1992 in 2008, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.2 *Narava zadevne pomoči: obstoječa ali nova pomoč?*

(156) Po ugotovitvi, da nadomestilo, ki so ga italijanski organi plačali regionalnim družbam skupine Tirrenia za upravljanje povezav za kabotažo in mednarodnih povezav med letoma 1992 in 2008, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, mora Komisija oceniti, ali je ta državna pomoč obstoječa ali nova pomoč.

(157) V ta namen je treba razlikovati med kabotažnimi povezavami in mednarodnimi povezavami.

5.1.2.1 Kabotažne povezave

(158) Kar zadeva upravljanje kabotažnih povezav, je Splošno sodišče s sodbo iz leta 2009 deloma razglasilo odločbo iz leta 2005 za nično, ker je Komisija napačno uporabila člen 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, v skladu s katerim lahko „[o]bstoječe pogodbe o gospodarski javni službi […] veljajo do dneva izteka ustrezne pogodbe“.

(159) Splošno sodišče je v sodbi iz leta 2009 razlagalo ta člen kot običajno klavzulo o uporabi predhodnih pravil ([33]) in sklenilo, da nadomestilo, ki je „potrebno“ ([34]) za financiranje obveznosti javne storitve, pomeni obstoječo pomoč na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, zato se v zvezi z njo ne opravi ocena združljivosti.

([32]) Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami (UL L 378, 31.12.1986, str. 1).

([33]) Tj. klavzula, s katero se zaradi pravne stabilnosti nekatera veljavna pravna razmerja za določeno obdobje izvzamejo iz uporabe novih pravil.

([34]) Točki 147 in 148 sodbe iz leta 2009.

(160) Splošno sodišče se je sklicevalo na točke 60 do 66 sodbe Sodišča z dne 10. maja 2005 v zadevi C-400/99 ([35]), v kateri je veliki senat jasno navedel:

> „Člen 4 Uredbe št. 3577/92 […] v odstavku 3 določa, da lahko pogodbe o izvajanju javnih služb, ki obstajajo na 1. januarja 1993, veljajo do dneva izteka ustrezne pogodbe. Pogodbe te vrste pa vsebujejo finančne določbe, potrebne za to, da se zagotovijo obveznosti izvajanja javnih služb, ki jih določajo. V okviru, v katerem besedilo člena 4(3) Uredbe št. 3577/92 zajema ohranitev zadevnih pogodb, ne da bi omejevalo obseg te določbe na določene vidike navedenih pogodb, za finančne dogovore, potrebne za to, da se zagotovi izvajanje javnih služb, ki jih zajemajo, velja člen 4(3). Komisija torej nepravilno zatrjuje, da je ta omejen na to, da dovoljuje morebitne izključne oziroma posebne pravice, ki izhajajo iz teh pogodb. Poleg tega Komisija v izpodbijani pogodbi ni sprejela tako omejujočega stališča, saj je priznala, da se v mejah financiranja dodatnih stroškov obveznosti izvajanja javnih služb člen 4(3) Uredbe št. 3577/92 uporablja za mehanizme financiranja zadevnih pogodb“ (točka 64).

Poleg tega je navedel še:

> „[…] za morebitne pomoči, ki presegajo tisto, kar je bilo potrebno za zagotavljanje obveznosti izvajanja javnih služb, ki je predmet zadevnih pogodb, [se] člen 4(3) Uredbe št. 3577/92 ne bi smel uporabljati, zato ker niso potrebne za uravnoteženje in torej za ohranitev takih pogodb. Na temelju te določbe jih torej ni mogoče šteti za obstoječe pomoči“ (točka 65).

(161) Da bi Komisija ugotovila, ali ukrep pomeni novo ali obstoječo pomoč na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, mora obravnavati področje uporabe pomoči, ki je „potrebna za zagotavljanje obveznosti izvajanja javnih služb, določenih v pogodbah o izvajanju javnih služb, ki obstajajo 1. januarja 1993“ v smislu navedene sodbe. Komisija razume, da mora biti področje uporabe takega preizkusa potrebnosti širše od preizkusa sorazmernosti, ki ga Komisija opravi, ko ocenjuje združljivost ukrepa pomoči na podlagi člena 106(2) PDEU. Če bi bilo področje uporabe obeh preizkusov enako, nove pomoči, ki ni skladna s členom 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, nikoli ne bi bilo mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU, saj samodejno ne bi bila sorazmerna v smislu zadnjenavedene določbe. Zato Komisija razume, da je Sodišče z opredelitvijo vsake pomoči, ki je „potrebna za zagotavljanje obveznosti izvajanja javnih služb, določenih v pogodbah o izvajanju javnih služb, ki obstajajo 1. januarja 1993,“ kot obstoječa pomoč, s tem pojmom zajelo vsako nadomestilo, neposredno povezano z obveznostmi javne storitve, določenimi v okviru pogodbe o javnih storitvah. Taka neposredna povezava obstaja, na primer, ko se v pogodbi določi znesek nadomestila ali metodologija za njegov izračun in vsekakor, kadar je jasno, da pogodba o javnih storitvah ne bi bila sklenjena brez nadomestila.

(162) Komisija bo zato kot novo pomoč obravnavala samo nadomestilo za upravljanje kabotažnih povezav, ki nima pravne podlage v pogodbah o javnih storitvah, ki so obstajale na datum začetka veljavnosti uredbe o pomorski kabotaži.

(163) V zadevnem primeru so bili prvotni sporazumi sklenjeni julija 1991, tj. pred začetkom veljavnosti uredbe o pomorski kabotaži, med nadomestilom in obveznostmi javne storitve, določenimi v sporazumih, pa je obstajala neposredna povezava.

(164) Namen letne subvencije, določene v prvotnih sporazumih, je bil omogočiti regionalnim družbam, da pokrijejo izgube, nastale zaradi primanjkljaja med stroški in prihodki iz poslovanja. Kot je navedeno v uvodni izjavi 103, so bili v členu 5 prvotnih sporazumov določeni naslednji elementi stroškov, pomembni za nadomestilo: stroški pridobitve, oglaševanja in nastanitve, stroški natovarjanja, raztovarjanja in manevriranja, stroški administrativnega osebja na kopnem, stroški vzdrževanja ladij, upravni stroški, stroški zavarovanja, stroški najema in zakupa, stroški goriva, davki in stroški amortizacije. Vsi ti elementi stroškov so se nanašali na opravljanje javnih storitev, opredelili pa so jih javni organi, pri čemer družbe niso imele manevrskega prostora.

(165) Poleg tega so bili prvotni sporazumi, ki jih je Italija sklenila z vsako od petih regionalnih družb, identični prvotnemu sporazumu, ki ga je Italija sklenila z družbo Tirrenia (glej uvodno izjavo 94), v njih pa so se upoštevali isti elementi stroškov. Komisija je v svoji odločbi iz leta 2001 v zvezi z družbo Tirrenia priznala, da so ti elementi stroškov

([35]) Sodba z dne 10. maja 2005, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

strogo potrebni za opravljanje javnih storitev, saj so izražali fiksne in spremenljive stroške, neposredno povezane z opravljanjem storitev, ki so jih javni organi opredelili kot storitve splošnega pomena in so bile kot take zajete s prvotnim sporazumom ([36]). V zvezi z amortizacijo ladij je Komisija menila, da bi se lahko štela za potrebno za opravljanje navedenih storitev, če so se zadevne ladje uporabljale izključno za storitve, zajete s prvotnimi sporazumi ([37]). Zgoraj navedeni premisleki se smiselno uporabljajo za regionalne družbe.

(166) Glede na neposredno povezavo, ki je obstajala med nadomestilom in upravljanjem poti za kabotažo, na katerih so regionalne družbe opravljale dejavnosti v skladu s prvotnimi sporazumi, Komisija sklepa, da je bilo navedeno nadomestilo potrebno za kritje dodatnih stroškov obveznosti javne storitve, določenih v prvotnih sporazumih.

(167) Zgoraj navedeni sklep ne bi bil drugačen niti, če bi morala Komisija preveriti, ali je bilo letno nadomestilo, plačano regionalnim družbam, najmanjše potrebno za opravljanje javnih storitev. Analiza (i) mehanizma za izračun nadomestila, (ii) prihodkov družbe in (iii) dodatnih stroškov, nastalih zaradi upravljanja kabotažnih povezav na podlagi prvotnih sporazumov, kaže, da je bilo nadomestilo, plačano tem družbam na podlagi prvotnih sporazumov, strogo sorazmerno z dodatnimi stroški, ki jih je vključevala naloga javne službe, za katero so bili pooblaščeni upravičenci.

(168) Prvič, raven letnega nadomestila je bila izračunana ob upoštevanju poslovnih dobičkov, ki jih je ustvarila vsaka regionalna družba na poteh, zajetih s prvotnimi sporazumi, ki so se odšteli od skupnih izgub, ustvarjenih z opravljanjem dejavnosti na poteh (člen 3 prvotnih sporazumov). S to metodo, po kateri so se skupne izgube, ustvarjene zunaj sezone, zmanjšale za dobičke, ustvarjene v glavnem delu sezone, se je omejil znesek subvencije, plačan javnim družbam, tako da je bila pridobljena raven letnega nadomestila na splošno nižja, kot bi bila, če bi se skupne izgube preprosto seštele po poteh.

(169) Drugič, v zvezi s prihodki družbe je veljala dvojna omejitev za prevoznine, in sicer v obliki ugodnejših prevoznin za nekatere družbene kategorije in zahteve, da mora družba pridobiti dovoljenje javnih organov za vsako spremembo prevoznin. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so pokazale, da regionalne družbe niso mogle po lastni volji prilagajati svojih prevoznin, da bi upoštevale zlasti spremembe stroškov poslovanja ([38]). Komisija je v odločbi iz leta 2001 že priznala, da se ta dvojna omejitev, ki je povzročila opazno znižanje dohodkov družbe in vplivala na raven letnega nadomestila, ne bi smela opredeliti kot agresivna komercialna politika, za katero je značilna uporaba plenilskih cen.

(170) Tretjič, italijanski organi so Komisiji predložili informacije o stroških, ki so jih imele regionalne družbe med letoma 1992 in 2008 pri upravljanju poti, na katerih so opravljale javne storitve. V zvezi z opravljanjem javne storitve v obdobju 1992–2008 je Italija predložila:

— skupne stroške, prihodke iz poslovanja in donos naloženega kapitala, ki so jih zabeležile vse regionalne družbe ([39]) v obdobju 1992–2008, ter ustrezni znesek letne subvencije;

— račune na linijo za vsako družbo za obdobji 1992–2001 in 2004–2008;

— stopnjo donosa naloženega kapitala, zagotovljeno družbi Adriatica za obdobje 1999–2003, družbi Saremar za leto 1998 in obdobje 2000–2003 ter družbam Toremar, Siremar in Caremar za obdobje 1998–2003 (ki se je gibala med 1,6 % in 12,2 %).

(171) Predloženi podatki (glej preglednice v uvodni izjavi 115) kažejo, da so bili stroški med letoma 2002 in 2008 večinoma nižji od povprečnih stroškov, nastalih pri opravljanju dejavnosti na poteh v referenčnem obdobju, ocenjenem v okviru odločbe iz leta 2005 (obdobju 1992–2001).

([36]) Glej uvodno izjavo 33 odločbe iz leta 2001.

([37]) Prav tam.

([38]) V skladu s členom 12 Zakona 856/1986 je tarife za prevoz potnikov in tovora letno določila država. Zadevne družbe so lahko državi predlagale spremembe prevoznin, ki so se jim zdele potrebne. V zvezi s temi predlogi so se opravila medresorska posvetovanja.

([39]) V zvezi z družbo Adriatica so italijanski organi za obdobje 2004–2008 (ko je družbo prevzela družba Tirrenia) predložili skupne stroške in prihodke iz poslovanja, ki jih je zabeležila družba Tirrenia (na poteh, kjer je dejavnosti pred tem opravljala družba Adriatica).

(172) V zvezi z donosom naloženega kapitala so bili različni elementi naloženega kapitala podrobno določeni v prvotnih sporazumih, stopnje donosa pa so bile določene ob upoštevanju tržnih stopenj, da bi se za vsak element izrazil ustrezen donos. Kljub neobstoju podatkov v zvezi s stopnjo donosa naloženega kapitala, zagotovljeno družbam v obdobju 2004–2008, Komisija ugotavlja, da se je stopnja donosa naloženega kapitala razen v nekaj primerih med letoma 2001 in 2003 stalno zniževala (glej preglednice v uvodnih izjavah 106 in 117). Zaradi tega trenda in splošne stabilnosti absolutnih zneskov donosa naloženega kapitala v obdobju 2001–2008 (glej preglednice v uvodnih izjavah 105 in 115) ([40]) je razumno domnevati, da je bilo nadomestilo, plačano družbam za izvajanje obveznosti javne storitve sorazmerno med celotnim trajanjem prvotnih sporazumov. Glede na navedeno Komisija ohranja svojo oceno iz odločbe iz leta 2005, tj. da je bil donos za upravičence določen na razumno raven.

(173) Komisija ob upoštevanju neposredne povezave med plačanim nadomestilom in obveznostmi javne storitve, določenimi v prvotnih sporazumih, ter *ad abundantiam* sorazmernosti nadomestila ugotavlja, da nadomestilo, dodeljeno do leta 2008 v zvezi s kabotažnimi povezavami, pomeni obstoječo pomoč na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži.

(174) Ker nadomestilo za izvajanje obveznosti javne storitve na kabotažnih povezavah pomeni obstoječo pomoč, Splošno sodišče pa je razglasilo celotno odločbo iz leta 2005, vključno s pogoji, naloženimi z odločbo, v zvezi z upravljanjem povezav za kabotažo s strani družbe Caremar, za nično, Komisiji ni treba oceniti, ali je upravičenec pri izvajanju odločbe iz leta 2005 končno izpolnil navedene pogoje, niti tega, ali so bili sploh potrebni. Nadomestilo za izvajanje obveznosti javne storitve na kabotažnih povezavah pomeni obstoječo pomoč, vendar ni več veljavno. Zato ni smiselno, da bi Komisija Italiji predlagala ustrezne ukrepe v skladu s členom 108(1) PDEU, saj se lahko s takimi ukrepi spremeni ukrep pomoči le za prihodnost. Iz tega sledi, da ni smiselno, da bi Komisija proučila združljivost take obstoječe pomoči, ki ni več veljavna.

5.1.2.2 Mednarodne povezave

(175) Opravljanje prevoznih storitev na mednarodnih pomorskih povezavah spada na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 4055/86, ki v nasprotju s členom 4(3) uredbe o pomorski kabotaži ne vsebuje klavzule o uporabi predhodnih pravil.

(176) V skladu s členom 1(1)(b) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([41]) (v nadaljnjem besedilu; nova postopkovna uredba) obstoječa pomoč pomeni „vso pomoč, ki je obstajala pred začetkom veljavnosti PDEU v zadevnih državah članicah, to je sheme pomoči in individualno pomoč, ki se je začela izvajati pred začetkom veljavnosti PDEU in se še vedno uporablja“.

(177) V skladu s členom 4(1) Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ([42]) (v nadaljnjem besedilu: izvedbena uredba) sprememba obstoječe pomoči pomeni „katero koli spremembo, razen preoblikovanja povsem formalne ali upravne narave, ki ne more vplivati na ocenjevanje združljivosti ukrepa pomoči s skupnim trgom. Vendar se povečanje začetnega proračuna obstoječe sheme pomoči do 20 % ne šteje kot sprememba obstoječe pomoči.“

([40]) Absolutni zneski donosa naloženega kapitala v letih 2001 in 2008 so bili: družba Saremar – 555 500 EUR leta 2001 in 855 000 EUR leta 2008; družba Toremar – 1 566 700 EUR leta 2001 in 1 699 000 EUR leta 2008; družba Siremar – 2 194 000 EUR leta 2001 in 2 060 000 EUR leta 2008; družba Caremar – 1 739 700 EUR leta 2001 in 1 874 000 EUR leta 2008. Za družbo Adriatica so podatki na voljo samo do leta 2004, ko jo je prevzela družba Tirrenia.

([41]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9), s katero se od 14. oktobra 2015 nadomesti postopkovna uredba.

([42]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2015/2282.

(178) V skladu z ustaljeno sodno prakso ([43]) se ne sme vsaka sprememba obstoječe pomoči šteti za spremembo obstoječe pomoči v novo pomoč; le ko sprememba vpliva na vsebino prvotne pomoči, se ta spremeni v novo pomoč. Za to presojo se je treba sklicevati na določbe, ki urejajo pomoč, načine njenega zagotavljanja in omejitve ([44]). Podaljšanje ukrepa pomoči pa pomeni novo pomoč ([45]).

(179) Kot je Splošno sodišče opozorilo v sodbi iz leta 2009, se spremembe ne nanašajo na vsebino, kadar ne spreminjajo zakonodaje, na podlagi katere je bila določena pomoč, v zvezi z naravo prednosti ali vsebino dejavnosti, na katero se prednost nanaša ([46]).

Spremembe režima javnih storitev

(180) Od petih regionalnih družb skupine Tirrenia sta samo družbi Adriatica in Saremar opravljali dejavnosti na mednarodnih poteh v skladu s prvotnimi sporazumi.

(181) Komisija mora oceniti, ali nadomestila, dodeljena tema družbama za opravljanje storitev mednarodnega pomorskega prevoza, pomenijo novo ali obstoječo pomoč v smislu člena 1 nove postopkovne uredbe. V ta namen mora preveriti, ali so od začetka veljavnosti Pogodbe na ukrep pomoči vplivale bistvene spremembe narave prednosti, cilja ukrepa pomoči, upravičenca ali vira financiranja, Te spremembe bi vključevale novo pomoč.

(182) Komisija ugotavlja, da je bilo pri financiranju obveznosti javne storitve v zvezi z mednarodnimi povezavami uvedenih več bistvenih sprememb številnih vidikov, kot je opisano v nadaljevanju.

(a) Subjekti, ki prejemajo pomoč

(183) V skladu z odlokoma iz leta 1936 so bile štiri družbe (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia in Adriatica) pooblaščene za izvajanje obveznosti javne storitve v zvezi s potmi nacionalnega pomena, ki so vključevale notranje in mednarodne poti za prevoz potnikov in tovora. Ta odloka sta določala izčrpen seznam družb, pooblaščenih za opravljanje dejavnosti na poteh nacionalnega pomena. Šele pozneje so bile ustanovljene regionalne družbe, pooblaščene za opravljanje poštnih in komercialnih storitev izključno lokalne narave, in sicer družbe Caremar, Toremar in Siremar, ustanovljene z Zakonom št. 169/1975, ter družba Saremar, ustanovljena v skladu z Zakonom 856/1986 po razveljavitvi Odloka 2081/1936 (glej uvodni izjavi 83 in 88).

(b) Poti

(184) Večina mednarodnih poti, obravnavanih v okviru te ocene, je bila uvedenih na podlagi režima javnih storitev po začetku veljavnosti Pogodbe ES.

(185) V zvezi z družbo Adriatica je bilo v odlokih iz leta 1936 izrecno določeno le opravljanje dejavnosti na poti Bari–Drač. Vendar je bila ta pot predvidena zgolj za prevoz potnikov, medtem ko je povezava Bari–Drač, ki se obravnava v okviru te ocene, predvidena za kombinirani prevoz (potnikov in tovora).

(186) V odlokih iz leta 1936 ni bila določena nobena pot od italijanskih pristanišč Ancona ali Bari do Bara (Črna gora) ali Splita (Hrvaška). Po navedbah italijanskih organov je družba Adriatica začela opravljati dejavnosti na poti Ancona–Split leta 1978, na poti Ancona–Bar pa leta 1997.

(187) Povezava Trst–Drač je bila uvedena leta 1983 zaradi razvoja trgovinskih odnosov med Albanijo in državami Zahodne Evrope. Seznami poti, sprejeti na podlagi odlokov iz leta 1936, niso vključevali poti od Trsta do Albanije.

([43]) Glej sodbo z dne 9. avgusta 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA proti Office National du Ducroire in Belgiji, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, točki 13 in 16, ter sodbo z dne 30. aprila 2002, Gibraltar proti Komisiji evropskih skupnosti, združeni zadevi T-195/01 in T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, točka 111.

([44]) Sodba z dne 9. avgusta 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA proti Office National du Ducroire in Belgiji, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, točka 28, ter sodba z dne 16. decembra 2010, Kraljevina Nizozemska proti Evropski komisiji, združeni zadevi T-231/06 in T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, točka 180. Glej tudi sodbo Sodišča Efte z dne 22. avgusta 2011, Konkurrenten.no AS proti Nadzornemu organu Efte, E-14/10, točka 57.

([45]) Glej tudi sodbo z dne 25. marca 2009, Alcoa Trasformazioni proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, točka 132; sodbo z dne 11. junija 2009, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, točke 99 do 101; sodbo z dne 20. septembra 2011, Regione autonoma della Sardegna in drugi proti Evropski komisiji, združene zadeve T-394/08, T-408/08, T-453/08 in T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, točke 176 do 179; sodbo z dne 22. marca 2012, Italijanska republika proti Evropski komisiji, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, točki 30 in 31.

([46]) Točki 123 in 124 sodbe iz leta 2009.

(188) Isto velja za pot Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras. Italijanski organi Komisiji niso mogli predložiti dokazil, ki bi jasno kazala, kdaj je bila uvedena povezava Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras. Italija trdi, da pot Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras spada na področje uporabe odlokov iz leta 1936, saj so poti nacionalnega pomena v sektorju IV, opredeljenem v Odloku 2081/1936 (ki je zajemal povezave z Grčijo, Albanijo in otoki otočja Tremiti), takrat vključevale eno specifično povezavo z Grčijo. Komisija ne more sprejeti tega argumenta italijanskih organov. Seznami, sprejeti na podlagi odlokov iz leta 1936, niso vključevali specifične poti od Brindisija. Po podatkih iz dopisa italijanskih organov z dne 29. oktobra 2002 je pot Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras uvedla družba Adriatica šele leta 1978. S tem dopisom so italijanski organi pojasnili, da družba Adriatica ni nikoli opravljala dejavnosti v okviru režima javnih storitev na poti Bari–Grčija, ampak na povezavi Grčija–Brindisi. Torej so italijanski organi sami šteli ti dve poti za dva ločena ustrezna trga.

(189) V zvezi z družbo Saremar je seznam poti nacionalnega pomena, določen z odlokoma iz leta 1936, vključeval potniško povezavo med Sardinijo in Korziko (La Maddalena–Palau–Bonifacio), ki jo je prvotno upravljala družba Tirrenia. Nasprotno je bila pot, na kateri je družba Saremar pozneje opravljala dejavnosti v skladu z Zakonom 856/1986, predvidena za kombinirani prevoz (potnikov in tovora). Povezava Santa Teresa di Gallura–Bonifacio, ocenjena v tem sklepu, ni bila vključena na seznam poti nacionalnega pomena.

(190) Komisija poleg navedenega ugotavlja, da se po letu 1989 poti, na katerih se opravljajo dejavnosti, niso več določale z zakoni, saj so jih morali v skladu z Zakonom 160/1989 določiti javni organi na podlagi tehničnih predlogov družb.

(c) Trajanje sheme financiranja

(191) Kot je navedeno zgoraj, je bilo z odlokoma iz leta 1936 določeno, da se štiri novoustanovljene družbe (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) pooblastijo za upravljanje nekaterih linij nacionalnega pomena za 20 let, poleg tega pa je bila določena možnost, da se prevoznikom v tem obdobju dodeli subvencija na podlagi pogodb o javnih storitvah.

(192) Odloka iz leta 1936 nista določala možnosti podaljšanja navedenih pogodb o javnih storitvah ali dodelitve nadomestila prevoznikom za opravljanje zadevnih storitev po prvotnem 20-letnem obdobju. Navedene pogodbe so se iztekle 31. decembra 1956 in so bile do začetka veljavnosti Zakona 600/1962 večkrat podaljšane.

(193) Z Zakonom 600/1962 je bila določena sklenitev novih pogodb o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let, pri čemer so bili določene poti nacionalnega pomena, na katerih se opravljajo dejavnosti, in nadomestila, ki se dodelijo vsaki družbi za upravljanje linij.

(194) Z Zakonom 684/1974 je bilo uvedeno drugačno trajanje, odvisno od vrste obravnavane storitve: poti za tovorni promet so se lahko financirale največ pet let, poti za potniški promet pa največ tri leta (samo povezave z italijanskimi otoki so bile upravičene do nadomestila v nadaljnjem 20-letnem obdobju, vendar to ni veljalo za mednarodne povezave).

(195) Zakon 856/1986 je dodatno spremenil značilnosti režima javnih storitev. V skladu s členom 13(4) Zakona 856/1986 so se pravila iz členov 8 in 9 Zakona 684/1974 ter poznejših sprememb uporabljale za poti za kombinirani prevoz med zahodno in vzhodno obalo ob osrednjem in južnem Jadranskem morju ter med Jonskim morjem in vzhodnim Sredozemskim morjem, ki so obstajale 1. januarja 1986 in na katerih je dejavnosti opravljala družba Adriatica. Tako je bila družba Adriatica upravičena do nadomestila za upravljanje mednarodnih povezav na podlagi pogodb o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let. V Zakonu niso bila pojasnjena pravila, ki so se uporabljala za mednarodno linijo, na kateri je dejavnosti opravljala družba Saremar. Vendar pa Komisija ugotavlja, da se je ta pot v prvotnem sporazumu obravnavala kot povezava za kabotažo, ki se je lahko tako kot vse druge povezave za kabotažo, na katerih je bila družba Saremar pooblaščena za opravljanje javnih storitev, financirala 20 let.

(196) V Zakonu 856/1986 je bilo pojasnjeno, da so lahko tovorne linije, s katerimi se ustvarja izguba, upravičene do javne finančne podpore samo za petletno obdobje (od 1. januarja 1985 ali od pridobitve nove ladje).

(d) Dodelitev proračunskih sredstev

(197) Kot je navedeno zgoraj, odloka iz leta 1936 nista določala skupnega proračuna sheme financiranja.

(198) Nasprotno je bila v členu 6 Zakona 600/1962 določena skupna dodelitev proračunskih sredstev, v zvezi s katero je bilo v skladu s členoma 7 in 8 zakona mogoče izvesti omejene prilagoditve.

(199) Poznejši zakoni niso določali skupne dodelitve proračunskih sredstev za različne sheme financiranja, na katere so se nanašali.

(e) Izračun nadomestila

(200) Sistem za izračun subvencij je bil večkrat spremenjen. Zlasti se je subvencija spremenila iz nadomestila, izračunanega glede na predvidene stroške in prihodke, določene v pogodbah o javnih storitvah, v zvezi s katerim se je vsaka štiri leta opravil pregled (odloka iz leta 1936), v fiksen prispevek, v zvezi s katerim je bilo v skladu s členoma 7 in 8 Zakona št. 600/1962 mogoče izvesti omejene prilagoditve, da se je družbi zagotovila učinkovita spodbuda.

(201) Pozneje se je v skladu z Zakonom 684/1974, kakor se je izvajal v skladu z Odlokom 501/1979, uvedlo razlikovanje med tovornimi linijami (člen 4), potniškimi linijami (člen 6) ter povezavami z velikimi in malimi italijanskimi otoki (člen 8). Na tej podlagi:

— kar zadeva povezave z italijanskimi otoki, se je lahko v zvezi z zneskom javnega nadomestila, določenim v pogodbah o javnih storitvah z veljavnostjo 20 let, opravil letni pregled, če se je vsaj eden od elementov stroškov, upoštevanih pri izračunu zneska, spremenil za več kot 5 % v primerjavi s prejšnjim letom,

— kar zadeva potniške linije, so lahko družbe Italia, Lloyd Triestino, Adriatica in Tirrenia na podlagi letnih sporazumov prejemale nadomestilo za pomorske storitve, ki so jih opravljale, tri leta, tj. v obdobju, predvidenem za prenehanje dejavnosti. Letno nadomestilo je bilo treba določiti na podlagi predvidenih stroškov in prihodkov, z njim pa zagotoviti ekonomsko ravnotežje družb. V ta namen se je lahko ob koncu leta v zvezi z nadomestilom opravil pregled,

— kar zadeva tovorne linije, so lahko družbe takratne skupine Finmare, ki so bodisi uvedle nove pomorske poti bodisi opravljale dejavnosti na obstoječih poteh, največ pet let prejemale javno nadomestilo, namenjeno zagotavljanju ekonomskega ravnotežja družb. V okviru tega je bilo treba vsako leto do 30. junija opraviti pregled nadomestila. Nadomestilo za opravljanje dejavnosti na obstoječih poteh je bilo mogoče dodeliti le na podlagi letnih sporazumov.

(202) Če povzamemo, Zakon 684/1974 in Odlok 501/1979 v zvezi s tovornimi in potniškimi linijami nista določila niti mehanizma spodbud za učinkovitost niti možnosti, da se prevozniku zagotovi zmeren dobiček za opravljanje javnih storitev. Poleg tega se je z Zakonom 684/1974, kakor se je izvajal v skladu z Odlokom 501/1979, sploh prvič uvedlo razlikovanje med tovornimi in potniškimi linijami ter določil drugačen mehanizem nadomestila za ti vrsti storitve. V navedenem zakonodajnem aktu ni bilo pojasnjeno, kateri mehanizem se uporablja za linije za kombinirani prevoz (tovora in potnikov).

(203) Z Zakonom 856/1986 se je mehanizem nadomestila dodatno spremenil. V zvezi s tovornimi linijami, ključnimi za nacionalno gospodarstvo, je bila v členu 2 določena dodelitev zagonske subvencije za največ pet let (od 1. januarja 1985). Kar zadeva povezave za kombinirani prevoz med zahodno in vzhodno obalo ob osrednjem in južnem Jadranskem morju ter med Jonskim in vzhodnim Sredozemskim morjem, ki so obstajale 1. januarja 1986 in ki jih je upravljala družba Adriatica, je bilo treba v skladu s členoma 11 in 13 Zakona 856/1986 izračunati izravnalno subvencijo na podlagi razlike med prihodki in stroški, nastalimi pri opravljanju storitve, določene ob upoštevanju povprečnih in objektivnih parametrov, vključevati pa je morala tudi razumen donos naloženega kapitala. Pogodbe o javnih storitvah so morale vključevati podrobnosti o elementih, ki jih je treba upoštevati pri izračunu subvencije, ter popoln seznam subvencioniranih poti, ladij, ki se uporabljajo, in pogostosti. Subvencije so morali potrditi ministri za trgovski pomorski promet, državne deleže in zakladništvo.

(204) V Zakonu 856/1986 ni bilo pojasnjeno, kateri mehanizem nadomestila se uporablja za povezavo med Sardinijo in Korziko, ki jo je družba Tirrenia prenesla na družbo Saremar. V prvotnih sporazumih se je ta linija obravnavala kot povezava za kabotažo, pri čemer je bilo določeno, da se financira v skladu z istimi pravili.

(205) Nazadnje, v členu 9(1) zakonskega Odloka 77/1989 je bilo določeno, da so od 1. januarja 1990 linije, ki veljajo za ključne za zagotavljanje storitev potniškega in tovornega prometa ter ki jih država opredeli na predlog zainteresiranih družb, upravičene do izravnalne subvencije. V zvezi s povezavami z otoki pa bi bilo treba znesek izravnalne subvencije določiti v pogodbah o javnih storitvah, pri tem pa upoštevati tarife, ki jih nacionalni prevoznik v železniškem prometu uporablja za enakovredne storitve in razdalje.

(f) Razveljavitev prejšnjih pogodb o javnih storitvah in zakonodaje

(206) Leta 1962 so bile vse pogodbe o javnih storitvah v potniškem in tovornem prometu, sklenjene v skladu z odlokoma iz leta 1936 ([47]), razveljavljene in nadomeščene z novimi pogodbami v skladu z novim pravnim okvirom.

Sklep o nadomestilu, dodeljenem za mednarodne povezave

(207) Komisija ne more sprejeti trditve italijanskih organov, da bi bilo treba subvencije, plačane družbama Adriatica in Saremar za upravljanje mednarodnih povezav, opredeliti kot obstoječo pomoč, ker je režim javnih storitev starejši od začetka veljavnosti Pogodbe ES in uredbe o pomorski kabotaži.

(208) Sklic na uredbo o pomorski kabotaži ni ustrezen, saj se ta uredba ne nanaša na mednarodne linije.

(209) Poleg tega Komisija glede na elemente, predstavljene zgoraj (uvodne izjave 180 do 206), meni, da so bile v zvezi s prvotno shemo pomoči uvedene znatne spremembe, ki so vplivale na njeno naravo, zaradi česar je nastala popolnoma nova shema pomoči. Take spremembe zajemajo številne bistvene značilnosti prvotnega pravnega okvira, vzpostavljenega z odlokoma iz leta 1936, če ne celo vse, zaradi česar je bil okvir popolnoma preoblikovan.

(210) Prvič, na večini mednarodnih poti, obravnavanih v tem sklepu, se dejavnosti niso začele opravljati pred začetkom veljavnosti Pogodbe ES. Edina izjema je pot Bari–Drač, na kateri je dejavnosti opravljala družba Tirrenia. Vendar Komisija ugotavlja, da je povezava Bari–Drač, obravnavana v okviru te ocene, predvidena za kombinirani prevoz (potnikov in tovora), medtem ko je bila povezava, vključena na seznam poti nacionalnega pomena, predvidena izključno za potniški promet. Poleg tega je bila na seznamu poti nacionalnega pomena za potniški promet med Sardinijo in Korziko določena pot La Maddalena–Palau–Bonifacio, na kateri je dejavnosti prvotno opravljala družba Tirrenia. Komisija ugotavlja, da sta bili poti za kombinirani prevoz, na katerih je dejavnosti pozneje opravljala družba Saremar in ki sta bili določeni s členom 15 Zakona 856/1986, dve ločeni poti, in sicer pot La Maddalena–Palau in pot Santa Teresa di Gallura–Bonifacio.

(211) Drugič, pravna podlaga za dodelitev nadomestila za upravljanje mednarodnih linij je bila po začetku veljavnosti Pogodbe ES razveljavljena.

(212) Tretjič, mehanizem za izračun zneska nadomestila za opravljanje dejavnosti na poteh v okviru režima javnih storitev, vključno s stopnjo dobička in njeno revizijo, so bili večkrat znatno spremenjeni.

(213) Četrtič, obdobje, v katerem je bilo mogoče dodeliti nadomestilo, je bilo večkrat podaljšano.

(214) Petič, proračunska sredstva, dodeljena za financiranje povezav za javne storitve, niso bila določena leta 1936. Skupni znesek je bil sploh prvič uveden leta 1962, vendar je bil leta 1974 opuščen.

(215) Šestič, mehanizem nadomestila za poti za kabotažo, predviden v členih 8 in 9 Zakona 684/1974, se je začel uporabljati za mednarodne linije, ki jih je upravljala družba Adriatica, šele v skladu s členom 13(4) Zakona 856/1986. V zvezi s tem Komisija poudarja, da niti, če se nadomestilo na podlagi stroškov, dodeljeno v skladu z Zakonom 684/1974, in nadomestilo na podlagi metode iz odlokov iz leta 1936 štejeta za podobni, tega ni mogoče trditi za okvir, uveden z Zakonom 600/1962, s katerim je bila naložena dodelitev predhodno določenega zneska in ki je vključeval spodbude za učinkovitost ter je veljal skoraj 13 let.

(216) Italijanski organi so trdili, da so bile spremembe, uvedene po začetku veljavnosti Pogodbe ES, namenjene omejitvi zneska javnega nadomestila. Vendar elementi, predstavljeni v uvodnih izjavah 209 do 215 zgoraj, kažejo, da se z navedenimi spremembami ni zgolj zmanjšalo nadomestilo, dodeljeno družbam, ampak se je temeljito spremenila narava ukrepa pomoči. Dejansko so lahko vse te spremembe vplivale na združljivost nadomestila z notranjim trgom, saj so vplivale na njegove morebitne učinke na konkurenco. Če povzamemo, Italija po začetku veljavnosti Pogodbe ES ni ohranila nespremenjen mehanizem nadomestila, ampak je vzpostavila več različnih sistemov nadomestila za mednarodne poti za javne storitve.

([47]) Odlok 2081/1936 je bil razveljavljen leta 1974, Odlok 2082/1936 pa leta 2008.

(217) V zvezi s pripombami, ki so jih upravičenci predložili med preiskavo, Komisija opozarja, da se večinoma prekrivajo s pripombami italijanskih organov. Po trditvah upravičencev je Komisija potihoma odobrila zadevne ukrepe s tem, ko še dolgo po tem, ko je bila obveščena o subvencijah za družbe skupine Tirrenia, ni začela formalnega postopka preiskave.

(218) Vendar brez predhodne priglasitve v smislu člena 108(3) PDEU morebitna seznanjenost Komisije z različnimi zakonodajnimi besedili o uvedbi letnih subvencij za opravljanje pomorskih storitev in prvotnima sporazumoma ne pomeni tihe odobritve. Dejstvo, da je Komisija s posameznim ukrepom seznanjena in v zvezi s tem ne sprejme ukrepov, samo po sebi ne more vplivati na opredelitev pomoči kot obstoječe ali nove ([48]).

(219) Na podlagi navedenega Komisija meni, da nadomestilo, dodeljeno za opravljanje dejavnosti na mednarodnih poteh, pomeni novo pomoč v smislu člena 1 nove postopkovne uredbe.

5.1.3 *Združljivost pomoči*

5.1.3.1 Splošni okvir

(220) Člen 106(2) PDEU določa: „Podjetja, pooblaščena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, oziroma podjetja, ki imajo značaj dohodkovnega monopola, ravnajo po pravilih iz Pogodb, zlasti po pravilih o konkurenci, kolikor uporaba takih pravil pravno ali dejansko ne ovira izvajanja posebnih nalog, ki so jim dodeljene. Razvoj trgovine ne sme biti prizadet v takšnem obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije.“

(221) V navedenem členu je določeno izvzetje iz prepovedi državne pomoči iz člena 107 PDEU, če je pomoč potrebna in sorazmerna, njen neobstoj pa bi oviral opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v sprejemljivih gospodarskih razmerah. V skladu s členom 106(3) PDEU mora Komisija zagotoviti uporabo tega člena, med drugim tako, da določi pogoje, pod katerimi šteje, da sta merili potrebnosti in sorazmernosti izpolnjeni.

(222) 31. januarja 2012 sta začela veljati Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (v nadaljnjem besedilu: okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012) in Sklep Komisije 2012/21/EU ([49]) (v nadaljnjem besedilu: sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012). Od tega datuma je treba združljivost pomoči v obliki nadomestila za javne storitve proučiti ob upoštevanju meril iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(223) Okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 se uporablja za vsako nezakonito pomoč, dodeljeno pred njegovim začetkom veljavnosti, v zvezi s katero Komisija sprejme odločitev po 31. januarju 2012, razen določb iz odstavkov 14, 19, 20, 24, 39 in 60 (glej odstavek 69 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012). Zato združljivost nadomestila, dodeljenega regionalnim družbam do izteka prvotnih sporazumov 31. decembra 2008, spada na področju uporabe okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 in jo je treba oceniti na podlagi ustreznih določb okvira, in sicer:

(a) pomoč mora biti dodeljena resnični in pravilno opredeljeni storitvi splošnega gospodarskega pomena, kakor je navedena v členu 106(2) PDEU;

(b) zadevno podjetje mora biti pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več akti. V takih aktih je treba določiti vsebino in trajanje obveznosti javne storitve; podjetje, pooblaščeno za te obveznosti in, če je primerno, zadevno ozemlje; vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, dodeljenih podjetju; opis mehanizma nadomestila ter parametrov za izračun, spremljanje in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo;

([48]) Sodba z dne 4. septembra 2009, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, točke 76 do 78, in sodba z dne 21. julija 2011 Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, točka 127.

([49]) Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

(c) znesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti javne storitve, vključno z zmernim dobičkom.

(224) V skladu s prvotnimi sporazumi je bilo treba obveznosti v zvezi s potmi, na katerih se opravljajo dejavnosti, in pristanišči, v katerih se opravljajo dejavnosti, zmogljivost plovil, dodeljenih zadevnim pomorskim povezavam, pogostost storitve in prevoznine podrobno določiti v petletnih načrtih, ki jih upravičenci predložijo javnim organom v potrditev. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da so obveznosti javne storitve, naložene družbam, hkrati izhajale iz prvotnih sporazumov, sklenjenih z Italijo julija 1991, pravnega okvira, opisanega zgoraj, in petletnih načrtov.

(225) V petletnih načrtih so bila določena pristanišča, v katerih se opravljajo dejavnosti, in pogostosti v glavnem delu sezone in zunaj sezon ter vrsta ladje, dodeljene posamezni poti. Vseeno pa je bilo mogoče vzpostavljeni okvir storitev v vsakem petletnem obdobju prilagoditi glede na spremembe povpraševanja na zadevnih poteh. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so pokazale, da so lahko samo zadevne lokalne skupnosti prilagodile pogostosti ali urnike, in to po predložitvi specifičnih zahtev ministrstvu za promet. Take zahteve so se nato posamično ocenile na medresorski ravni, med drugim ob upoštevanju njihovih finančnih posledic za stroške poslovanja zadevne družbe. Vsaka sprememba omrežja storitev v petletnem obdobju je bila torej zajeta z upravno odločbo, naslovljeno na upravičence.

(226) Pred sprejetjem odločbe iz leta 2005 je Italija Komisiji predložila prva dva petletna načrta, ki sta zajemala obdobji 1990–1994 in 1995–1999. Tretji načrt (za obdobje 2000–2004) ob sprejetju odločbe iz leta 2005 še ni bil odobren. V skladu z ministrskim odlokom z dne 8. marca 2000 so lahko družbe do sprejetja petletnega načrta za obdobje 2000–2004 še naprej opravljale javno storitev v skladu s pogoji, določenimi v petletnem načrtu za obdobje 1994–1999, ki je veljal leta 1999.

(227) Kot je navedeno zgoraj, je Italija po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005 s sodbo iz leta 2009 potrdila, da za obdobji 2000–2004 in 2005–2008 ni sprejela petletnega načrta. Namesto tega so bile po podatkih italijanskih organov uvedene *ad hoc* dogovorjene spremembe obveznosti javne storitve, naložene prevoznikom, da bi se storitve bolje uskladile s potrebami lokalnih skupnosti, ne da bi se bistveno spremenil sistem javnih storitev.

(228) Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da se režim javnih storitev v primerjavi s stanjem, predstavljenim v petletnem načrtu za obdobje 1994–1999, ni bistveno spremenil, zato domneva, da so družbe do izteka prvotnih sporazumov opravljale storitve večinoma v skladu z istimi obveznostmi javne storitve, povezanimi z razporedom, pogostostjo, ladjami ali prevozninami.

5.1.3.2 Resnična in pravilno opredeljena storitev splošnega gospodarskega pomena

(229) V skladu z odstavkoma 12 in 13 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 mora biti pomoč dodeljena resnični in pravilno opredeljeni storitvi splošnega gospodarskega pomena. Države članice zlasti ne morejo določiti posebnih obveznosti javne storitve za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo oziroma bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica.

(230) Ob neobstoju posebnih pravil na ravni Unije, ki bi opredeljevala obseg za obstoj storitve splošnega gospodarskega pomena, imajo države članice visoko stopnjo diskrecije pri opredelitvi tega, kar štejejo za storitev splošnega gospodarskega pomena, zato lahko Komisija postavi njihovo opredelitev takih storitev pod vprašaj le v primeru očitne napake ([50]).

([50]) Glej odstavek 46 Sporočila Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

(231) V skladu s členom 1(1) Uredbe (EGS) št. 4055/86 se „[s]voboda opravljanja pomorskih storitev med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami […] uporablja za državljane držav članic, ki imajo sedež v državi članici, ki ni država osebe, kateri so storitve namenjene“. Vendar Uredba (EGS) št. 4055/86 v nasprotju z uredbo o pomorski kabotaži ([51]) ne določa morebitnih izvzetij iz načela svobode opravljanja storitev mednarodnega pomorskega prevoza.

(232) Komisija meni, da Uredba (EGS) št. 4055/86 kljub neobstoju izrecne določbe, ki ureja možnost, da države članice sklenejo pogodbe o javnih storitvah v zvezi s storitvami pomorskega prevoza med državami članicami ali med državami članicami in tretjimi državami, državam članicam ne preprečuje sprejemanja takih ukrepov. V skladu z odstavkom 9 smernic Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: smernice za pomorstvo) ([52]) „Komisija priznava, da se lahko v primeru, ko je storitev mednarodnega prometa potrebna za izpolnitev nujnih potreb po javnem prevozu, naložijo obveznosti javne storitve ali sklenejo pogodbe o javnih storitvah pod pogojem, da se za vsakršno nadomestilo uporabljajo zgoraj navedena pravila in postopki iz Pogodb [pravila in postopki iz Pogodb, ki urejajo državno pomoč, kot jih razlaga Sodišče].“

(233) Zato bo Komisija omejila svojo oceno na vprašanje, ali je Italija štela mednarodne prometne povezave, ki sta jih upravljali družbi Adriatica in Saremar, za potrebne za izpolnjevanje nujnih potreb po javnem prevozu.

Mednarodne poti, na katerih je dejavnosti opravljala družba Adriatica

(234) Družba Adriatica je opravljala dejavnosti na mednarodnih poteh med Italijo in Grčijo, Albanijo, Črno goro oziroma Hrvaško.

(235) Komisija mora oceniti, ali so konkurenčni prevozniki na teh poteh ponujali storitve, ki so bile podobne tistim, ki jih je ponujal javni prevoznik, ali primerljive z njimi in s katerimi bi se lahko izpolnile zahteve, ki so jih določili javni organi. Italijanski organi Komisije niso obvestili o kakršni koli bistveni spremembi obveznosti javne storitve ali stanja konkurence na teh poteh po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 2005.

(236) Kot je predstavljeno v nadaljevanju, je bila družba Adriatica pristojna za nalogo splošnega interesa, zaradi katere je imela stroške, ki jih ne bi imela, če bi ravnala v skladu s svojimi poslovnimi interesi.

— Italija–Grčija

(237) Pomorska povezava Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki je povezovala osrednje regije Evropske unije z eno od njenih oddaljenih regij, je bila ključnega pomena za trgovski in turistični promet, zlasti glede na politično nestabilnost, ki je povzročila motnje na alternativnih kopenskih povezavah.

(238) Leta 1977 je bila ta pomorska povezava na skupno zahtevo italijanskih in grških organov vključena na seznam železniških poti ter storitev motornih vozil in pomorskega prevoza, zajetih z Mednarodno konvencijo z dne 7. februarja 1970 o železniškem prevozu potnikov in prtljage (CIV). Da bi lahko družba Adriatica opravljala pomorske storitve na tej poti, se je pridružila skupnosti Eurail.

(239) Informacije, predložene Komisiji na sestanku 26. oktobra 2001, so pokazale, da je družba Adriatica med letoma 1992 in 1999 na tej poti v povprečju opravila 265 potovanj na leto, pri tem pa prepeljala v povprečju 161 440 potnikov, 24 376 vozil in 104 437 dolžinskih metrov tovora na leto. Kot so italijanski organi navedli v dopisu z dne 17. februarja 2004, konkurenti družbe Adriatica med letoma 1996 in 1999 niso opravljali storitve z istimi jamstvi v zvezi s kakovostjo uporabljenih ladij ter rednostjo in pogostostjo storitve.

([51]) V skladu s členom 4 uredbe o pomorski kabotaži lahko države članice sklenejo pogodbe o javnih storitvah ali naložijo obveznosti javne storitve kot pogoj za zagotavljanje pomorske kabotaže ladjarskim družbam, ki sodelujejo v rednih prevozih na otoke, z njih in med njimi. V členu 4(2) navedene uredbe je določeno še, da države članice pri nalaganju obveznosti javne storitve upoštevajo zahteve glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti za opravljanje storitve, prevoznin in posadke ter da mora biti vsako morebitno nadomestilo za obveznosti javne storitve na voljo vsem ladjarjem Unije, kadar je ustrezno.

([52]) Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (UL C 13, 17.1.2004, str. 3).

(240) Družba Adriatica je na tej poti opravljala dejavnosti do konca leta 1999. Ob koncu petletnega načrta za obdobje 1995–1999 je družba Adriatica začasno ustavila dejavnosti, ki jih je opravljala s svojimi plovili na povezavi Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, in prenehala prejemati javne subvencije za opravljanje dejavnosti na tej poti. Da bi družba Adriatica zagotovila potniške storitve med krajema Brindisi in Patras, zajete s konvencijo CIV, je med letoma 2000 in 2004 sklenila pogodbene sporazume z drugimi prevozniki v pomorskem prometu.

(241) Komisija meni, da so bili italijanski organi upravičeni do pokrivanja izgub iz poslovanja v zvezi z rednim prevozom do pristanišč, ki so opravljala dejavnosti za odročne regije v Uniji, kjer delovanje tržnih sil ne bi zagotovilo ustrezne ravni storitve. Na podlagi tega Komisija meni, da je lahko dodelitev javnih subvencij za opravljanje dejavnosti na tej poti načeloma utemeljena.

(242) Komisija sklepa, da je upravljanje pomorskih povezav med Italijo in Grčijo, za katero je bila pristojna družba Adriatica, pomenilo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena.

— Italija–Albanija

(243) Povezave z Albanijo so začele delovati leta 1983, ko je družba Adriatica na podlagi dvostranskega sporazuma med Italijo in Albanijo iz leta 1983 ([53]) začela opravljati dejavnosti na poti Trst–Drač, predvideni za kombinirani prevoz potnikov in tovora. Med letoma 1991 in 1998 se je obseg prometa med Italijo in Albanijo močno povečal, pri čemer se je število potnikov med letoma 1991 in 1999 povečalo z 20 096 na 357 078. Povezave, ki jih je upravljala družba Adriatica (Trst–Drač, Ancona–Drač in Bari–Drač), so bile potrebne za izpolnitev potreb lokalnega prebivalstva po prevozu, zlasti skupin z nizkimi dohodki, in za ohranjanje dobrih sosedskih odnosov z Albanijo. Interes Italije za dobre sosedske odnose pojasnjujejo tesne zgodovinske, politične in gospodarske povezave med obema državama, več sto tisoč Albancev, ki so se preselili v Italijo v 20. stoletju, ter nekaj italijanskih kolonialistov, ki so prebivali v Albaniji do leta 1992. Poleg tega so imeli trajekti družbe Adriatica v 90. letih prejšnjega stoletja ključno vlogo pri logistični podpori in humanitarni pomoči, ki ju je Italija zagotavljala Albaniji med albansko politično krizo, nastalo po zlomu režima v državi.

(244) Za družbo Adriatica so veljale omejitve v zvezi s potmi, na katerih se opravljajo dejavnosti, pogostostjo, veljavnimi tarifami (ki jih je predhodno določila Italija) ter ladjami/trajekti, ki se uporabljajo in jih je morala odobriti italijanska uprava.

(245) Družba Adriatica na poti Trst–Drač (25 ur potovanja) ni imela konkurence. V obdobju 1995–1998 je družba Adriatica celo leto dvakrat tedensko s trajekti prevažala potnike in tovor na poti. Največja zmogljivost je znašala 800 potnikov na odhod. Leta 1999 je družba Adriatica po spremembi petletnega načrta za obdobje 1995–1999, ki je bila potrjena z ministrskim odlokom z dne 17. julija 1998, na tej poti opravljala samo storitve tovornega prometa. Italija se je odločila ukiniti pot leta 2000 (tj. ob koncu drugega petletnega načrta), saj se je povpraševanje po prevoznih storitvah na liniji začelo zmanjševati, jasno pa je bilo, da bodo zasebni prevozniki, ki so vstopali na trg, zagotavljali ustrezne storitve na liniji.

(246) Družba Adriatica tudi na poti Ancona–Drač (18–19 ur potovanja) ni imela konkurence. V skladu z načrtom za obdobje 1995–1999 je morala družba Adriatica dvakrat tedensko opravljati prevoze na tej poti. Leta 2001 je štirikrat tedensko opravljala prevoze potnikov in tovora s petimi trajekti. Največja zmogljivost je znašala 800–1 080 potnikov na odhod (odvisno od vrste trajekta). Dejavnosti so se opravljale na poti do leta 2004, ko je na trg vstopila družba Adria Ferries, ki je imela dovolj zmogljivosti za izpolnjevanje povpraševanja na trgu (z uporabo trajekta z zmogljivostjo 800 potnikov in 25 tovornjakov).

(247) Na poti Bari–Drač (8 ur potovanja) so družbi Adriatica konkurirali drugi prevozniki (iz EU in držav nečlanic EU), ki pa so uporabljali stare ladje ter niso zagotavljali rednosti in zanesljivosti storitve, potrebnih za izpolnjevanje potreb prebivalstva. V skladu z načrtom za obdobje 1995–1999 je morala družba Adriatica štirikrat tedensko opravljati prevoze na tej poti. Leta 1998 je družba Adriatica po spremembi načrta, ki jo je potrdilo ministrstvo, trikrat tedensko opravljala prevoze na tej poti. Skupna zmogljivost je celo leto znašala 1 080 potnikov na odhod. Podatki o povpraševanju za leto 2001 kažejo, da je bila družba Adriatica edina, ki je opravljala dejavnosti na poti in je lahko celo leto izpolnjevala celotno povpraševanje (tj. 530 potnikov dnevno zunaj sezone in 1 050 potnikov dnevno v glavnem delu sezone). Poleg tega cene družbe Adriatica niso bile nižje od stroškov njenih konkurentov. Informacije, ki so jih italijanski organi predložili po tem, ko je Splošno sodišče razglasilo ničnost odločbe iz leta 2005, kažejo, da so bili rezultati na poti Bari–Drač v obdobju 2004–2008 pozitivni. Čeprav italijanski organi niso mogli predložiti podatkov po posameznih linijah za leti 2002 in 2003, so v odgovoru z dne 21. decembra 2018 potrdili, da družba Adriatica v obdobju 2002–2008 ni prejela nobenega nadomestila za opravljanje dejavnosti na poti.

([53]) V skladu s členom 5 Protokola sta bili družba Adriatica in albanska družba Transship pooblaščeni za organizacijo storitev na poti.

(248) Komisija sklepa, da je bila družba Adriatica edina družba, ki je zagotavljala redne in zanesljive storitve trajektnega prevoza potnikov in tovora na poteh Trst–Drač (do leta 2000), Ancona–Drač (do leta 2004) in Bari–Drač (do konca leta 2001) ter da so pomorske storitve, ki jih je na teh poteh opravljala družba Adriatica, pomenile resnične storitve splošnega gospodarskega pomena. V zvezi s storitvami, ki jih je družba Adriatica opravljala na poti Bari–Drač v obdobju 2002–2008, obstoja resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena za to obdobje ni treba oceniti, saj družbi Adriatica ni bila dodeljena pomoč kot nadomestilo za opravljanje teh storitev.

— Italija–Črna gora

(249) V okviru povezave med Italijo in Črno goro je družba Adriatica opravljala dejavnosti na poteh Ancona–Bar in Bari–Bar. Družba Adriatica je obe povezavi vzpostavila leta 1997 na podlagi zahteve črnogorskih organov po redni pomorski povezavi med trgovskim pristaniščem države ter severnimi in južnimi pristanišči Italije, leta 1999 pa sta bili povezavi začasno ukinjeni zaradi vojne na Kosovu. Zagotovitev rednih povezav s Črno goro je bila takrat v interesu Italije zaradi krepitve regionalnega sodelovanja in zagotavljanja podpore postopku demokratizacije držav Zvezne republike Jugoslavije (tj. Srbije in Črne gore). Bar je za Zvezno republiko Jugoslavijo pomenil edini dostop do morja.

(250) Pomorska povezava Ancona–Bar je ponovno začela delovati leta 2000 po zahtevi črnogorskih organov, ki so leta 2001 celo zahtevali, naj se poveča pogostost storitve, ki jo je opravljala družba Adriatica. Družba Adriatica na tej poti, na kateri je opravljala dejavnosti do leta 2004, ni imela konkurence.

(251) Družba Adriatica je upravljala pomorsko povezavo Bari–Bar samo v letih 1997 in 1998. Na tej poti sta ji konkurirala dva prevoznika (družba za trajektne prevoze v lasti Črne gore in slovenski prevoznik), ki pa nista zagotavljala enake kakovosti ladij.

(252) Glede na navedeno Komisija sklepa, da so pomorske storitve, ki jih je družba Adriatica opravljala med Italijo in Črno goro, pomenile resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, saj je bila družba Adriatica edina, ki je na teh poteh zagotavljala redne in zanesljive storitve trajektnega prevoza potnikov in tovora.

— Italija–Hrvaška

(253) V okviru povezave med Italijo in Hrvaško je družba Adriatica opravljala dejavnosti na poteh Ancona–Split in Bari–Dubrovnik.

(254) Družba Adriatica je prevzela upravljanje pomorske povezave Ancona–Split med Italijo in Hrvaško, za katero so bili leta 1960 pooblaščeni javni prevozniki, v skladu z Zakonom št. 42 z dne 27. februarja 1978. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so nakazovale, da so bile storitve prekinjene leta 1991 in so se znova začele opravljati leta 1994 na izrecno zahtevo vlade Republike Hrvaške. Poleg tega je bilo zagotavljanje redne povezave s Hrvaško (zlasti regijo Dalmacijo) v interesu Italije, saj je v regiji prebivalo precejšnje število Italijanov in ljudi italijanskega porekla. Obseg prometa se je kljub nihanjem zaradi krize na Kosovu od leta 1994 precej povečal. Družba Adriatica je s plovilom za kombinirani prevoz celo leto opravljala dve potovanji tedensko, medtem ko so bili drugi prevozniki (hrvaški in liberijski prevoznik ter prevoznik iz Evropske unije) v bistvu prisotni le v poletni sezoni in niso izpolnjevali vseh zahtev glede storitev, ki so jih v sporazumu določili italijanski organi. Pot je bila ukinjena leta 2006.

(255) Družba Adriatica je upravljala pomorsko povezavo Bari–Dubrovnik samo v letih 1997 in 1998. Edina konkurentka na tej poti je bila družba za trajektne prevoze v lasti Hrvaške.

(256) Glede na navedeno Komisija sklepa, da so pomorske storitve, ki jih je družba Adriatica opravljala med Italijo in Hrvaško, pomenile resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, saj je bila družba Adriatica edina, ki je na teh poteh zagotavljala redne in zanesljive storitve trajektnega prevoza potnikov in tovora.

Mednarodna pota, na katerih je dejavnosti opravljala družba Saremar

(257) Družba Saremar je opravljala dejavnosti na mednarodni poti Santa Teresa di Gallura–Bonifacio med Sardinijo in Korziko.

(258) Komisija meni, da družba Saremar z opravljanjem dejavnosti na poti Sardinija–Korzika (Santa Teresa–Bonifacio) izpolnjuje resnično potrebo, ki je trg sam ne bi mogel izpolniti.

(259) Predvsem je družba Saremar na tej poti celo leto opravljala dve povratni potovanji, pri čemer je uporabljala ladjo za kombinirani prevoz s skupno nosilnostjo 560 potnikov in 51 motornih vozil. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so pokazale, da gre za kratko (10 morskih milj) čezmejno povezavo predvsem lokalnega pomena za sardinsko skupnost in sosednje korziške skupnosti. Povezava za redni prevoz med krajema Santa Teresa in Bonifacio se je uporabljala predvsem za zagotavljanje mobilnosti čezmejnih delavcev med južno Korziko in severno Sardinijo. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so pokazale, da so lokalne skupnosti na Sardiniji in Korziki izrecno zahtevale to povezavo.

(260) Storitev, ki jo je opravljal konkurent, ni izpolnjevala zahtev glede rednosti in pogostosti, ki so jih naložili italijanski organi. Poleg tega zunaj sezone zadevni prevoznik ni stalno opravljal dejavnosti.

(261) Zaradi navedenega Komisija meni, da s svobodnim delovanjem tržnih sil ne bi bilo mogoče izpolniti cilja zagotavljanja redne storitve med dvema otoškima regijama celo leto, ki je izraz legitimne javne potrebe zadevnih lokalnih in regionalnih organov. Dejavnost, ki jo je družba Saremar opravljala na mednarodni poti, je torej pomenila resnično storitev splošnega gospodarskega pomena.

5.1.3.3 Ustrezni akt o pooblastitvi

(262) V skladu z odstavkoma 15 in 16 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 so bili upravičenci izrecno pooblaščeni za opravljanje zadevnih storitev s prvotnimi sporazumi oziroma – za zadevna obdobja – s petletnimi načrti, v katerih so bili jasno navedeni vsebina in trajanje obveznosti javne storitve, upravičenci in mehanizem nadomestila.

(263) Prvotni sporazumi so pogodbe o javnih storitvah, ki jih je Italija sklenila z vsako od petih regionalnih družb nekdanje skupine Tirrenia. S temi pogodbami je bila družbam naložena obveznost opravljanja storitev (v smislu linij, pogostosti, vrste plovil in prevoznin – glej uvodno izjavo 97), določenih v petletnih načrtih, pri čemer so bila v pogodbah določena glavna pravila, na katerih je temeljil mehanizem nadomestila, uporabljen v petletnih načrtih. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 95 in 96, je bilo treba v skladu s prvotnimi sporazumi znesek letne subvencije določiti na podlagi vloge, ki jo predložijo upravičenci in odobri ministrstvo. V prvotnih sporazumih so bili podrobno določeni različni elementi prihodkov in stroškov, ki jih je treba upoštevati za izračun nadomestila in donosa naloženega kapitala. V členu 3 prvotnih sporazumov so bile določene tudi ureditve za preprečitev prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo. Regionalne družbe pa so morale ministrstvo nemudoma obvestiti o vsaki pomembni spremembi rezultatov, predvidenih v predloženih vlogah, da bi se lahko nadomestilo nemudoma prilagodilo. Poleg tega se je v zvezi z neobstojem prekomernega nadomestila izvajal tudi naknadni nadzor, regionalne družbe po so morale državi vrniti vsak morebitni čezmerni znesek.

(264) Ti premisleki veljajo za vse regionalne družbe enako.

5.1.3.4 Sorazmernost nadomestila

(265) Po informacijah, ki jih je predložila Italija, je nadomestilo, dodeljeno družbama Adriatica in Saremar za opravljanje dejavnosti na mednarodnih poteh, ustrezalo neto izgubi, zabeleženi na posamezni poti.

(266) V zvezi z zmernostjo nadomestila Komisija na podlagi premislekov iz uvodnih izjav 168 in 163 do 172 meni, da je bilo nadomestilo omejeno na neto stroške, nastale pri opravljanju storitev, donos, zagotovljen prevozniku, pa je bil zmeren v skladu z odstavkoma 21 in 22 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012. Poleg tega so se vsaj od 1. januarja 2004 vodili ločeni računi za vsako linijo za vse dejavnosti javnih storitev, ki jih je Italija naložila regionalnim družbam. Zato je mogoče sklepati, da so regionalne družbe izpolnile obveznost glede preglednosti, uvedeno z Direktivo Komisije 2006/111/ES ([54]) (glej odstavek 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012).

(267) V zvezi z naložbo, predvideno v petletnih načrtih, je Komisija v sklepu o začetku postopka izrazila dvome o ureditvah financiranja za naložbe, potrebne za opravljanje storitev, subvencioniranih na podlagi prvotnih sporazumov. Zlasti je Komisija želela oceniti, koliko so se stroški pridobitve ladij in amortizacije upoštevali pri izračunu letnega nadomestila. Poleg tega bi se lahko dejstvo, da je bila regionalnim družbam zagotovljena subvencija, ki je vključevala stroške amortizacije njihovega ladjevja do leta 2008, štela za implicitno poroštvo Italije, zaradi katerega javnemu prevozniku ni bilo treba prevzeti tveganja, povezanega z vsako naložbo.

([54]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

(268) V skladu s prvotnimi sporazumi so morale regionalne družbe na subvencioniranih poteh uporabljati plovila, stara manj kot 20 let, ki so morala biti v njihovi lasti (razen če so javni organi izrecno odobrili izvzetje). Glede na starost, ki so jo dosegla plovila, uporabljena na poteh, zajetih s prvim petletnim načrtom (za obdobje 1990–1994), so regionalne družbe zaradi te obveznosti, ki pomeni obveznost javne storitve, med trajanjem prvotnih sporazumov prenovile precejšen delež svojega ladjevja. Poleg tega je bila vrsta ladje za vsako pot, na kateri so družbe opravljale dejavnosti, določena z ministrskim odlokom o odobritvi ali spremembi vsakega petletnega načrta. Tako kot prenos ali umik najstarejših ladij iz obratovanja je bilo treba tudi pridobitev vsake nove ladje odobriti z ministrskim odlokom, v katerem je bilo določeno tudi, kateri storitvi je treba nameniti plovilo. Naložbe regionalnih družb so morale biti usklajene tudi s strategijo za razvoj storitev, ki so se opravljale v petletnem referenčnem obdobju, kot je bila določena v petletnem načrtu, ki ga je odobril javni organ.

(269) Komisija je glede na ta specifična pravila proučila, ali so stroški pridobitve in amortizacije ladij, ki so jih regionalne družbe uporabljale na poteh za javne storitve, v petletnih obdobjih 1990–1994 in 1995–1999 izpolnjevali zahteve italijanskih organov in ali so se sorazmerno upoštevali pri izračunu letnega nadomestila. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so pokazale, da so bila ob uvedbi novih plovil starejša plovila sočasno umaknjena iz obratovanja, zato se zmogljivost zaradi prenovitve ladjevja regionalnih družb na splošno ni povečala.

(270) V zvezi s stroški pridobitve novih plovil so iste informacije pokazale naslednje: (i) ti nakupi so bili izvedeni deloma z lastnimi sredstvi družbe, deloma pa s posojili bank; (ii) obrestne mere, ki so jih zaračunale zadevne kreditne institucije, so bile v skladu z obrestnimi merami, ki so jih v enakem obdobju plačevale družbe primerljive velikosti in s primerljivim prometom v drugih gospodarskih sektorjih ([55]); (iii) italijanski organi regionalnim družbam niso zagotovili nobenega neposrednega poroštva za odplačilo teh posojil. Komisija priznava, da je vlagateljem obstoj sporazuma z državo sam po sebi pomenil zagotovilo, da bodo njihove obveznosti spoštovane, regionalnim družbam pa je omogočil, da so posodobile svoje ladjevje brez ekonomskih tveganj, ki jih je moral prevzeti komercialen prevoznik. Vendar je bila ta prednost neločljivo povezana z ureditvami, uvedenimi s prvotnimi sporazumi, ki so bili sklenjeni za obdobje 20 let pred začetkom veljavnosti uredbe o pomorski kabotaži in smernic za pomorstvo. Kot je že bilo navedeno, so bila nova plovila, ki so jih regionalne družbe pridobile na podlagi prvotnih sporazumov, dodeljena izključno rednim storitvam, določenim v petletnih načrtih. Zato je bila ta prednost sestavni del prvotnih sporazumov.

(271) V zvezi s stroški amortizacije ladij, ki so jih regionalne družbe uporabljale na poteh, zajetih s petletnimi načrti, Komisija ugotavlja, da so del elementov stroškov, ki so se v skladu s členom 5 prvotnih sporazumov upoštevali pri izračunu letnega nadomestila. V skladu z merili iz prvotnih sporazumov se je amortizacija izračunala linearno za 20-letno obdobje, razen za plovila izredno visokih hitrosti, za katere je bilo trajanje omejeno na 15 let. Ker pri proučitvi analitičnih evidenc za te poti ni bil ugotovljen element prekomernega nadomestila, Komisija meni, da je mogoče mehanizem za upoštevanje amortizacije plovil pri izračunu letnega nadomestila, uveden s prvotnimi sporazumi, odobriti na podlagi člena 106(2) PDEU.

(272) Za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena se predpostavlja uporaba določene vrste plovil z določeno zmogljivostjo, ki ju javni organi določijo vnaprej, zato se lahko amortizacija zadevnih plovil upošteva pri izračunu letnega nadomestila, če jih je družba pridobila pod običajnimi tržnimi pogoji za opravljanje nalog, za katere je pooblaščena, in se uporabljajo izključno za redne storitve prevoza na poteh, zajetih s sporazumom.

(273) V zvezi z regionalnimi družbami Komisija ugotavlja, da so se vsa zadevna plovila uporabljala izključno za javne storitve, zato se lahko njihova amortizacija v celoti upošteva pri izračunu letne subvencije. To velja za naložbe, potrebne za opravljanje storitev, ki so jih italijanski organi določili za petletno obdobje 2000–2004 ter v smislu vrste in zmogljivosti ustrezajo obveznostim, ki so jih navedeni organi sprejeli v zvezi z ravnjo storitve.

([55]) Na primer pridobitev dveh visokohitrostnih plovil je bila financirana s posojilom, najetim leta 1999 pri Banco di Napoli, v višini 160 milijard ITL s spremenljivo obrestno mero, enako šestmesečnemu Euriborju, povišanem za 0,40 %, pri čemer je bilo treba posojilo odplačati v desetih letih. Informacije, ki so jih predložili italijanski organi, kažejo, da je ta kreditna institucija v enakem obdobju dajala posojila drugim velikim družbam pod skoraj enakimi pogoji.

(274) Glede na navedeno Komisija ugotavlja tudi, da je potreba po amortizaciji naložb, potrebnih za opravljanje storitve, utemeljevala razmeroma dolgo obdobje pooblastitve (glej odstavek 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012).

(275) Kar zadeva dodatne naložbe, predvidene v poslovnem načrtu za obdobje 1999–2002, je bilo izvajanje tega načrta ustavljeno po začetku formalnega postopka preiskave in se ni začelo znova.

5.1.3.5 Izkrivljanje konkurence v nasprotju z interesi Unije

(276) Rezultat postopka na podlagi člena 108 PDEU ne sme biti v nasprotju s specifičnimi določbami Pogodbe ([56]). Zato Komisija ne more razglasiti državne pomoči za združljivo z notranjim trgom, če so nekateri pogoji te državne pomoči v nasprotju z drugimi določbami Pogodbe. Obveznost Komisije, da zagotavlja, da se člena 107 in 108 PDEU uporabljata usklajeno z drugimi določbami Pogodbe, je toliko pomembnejša, kadar so tudi te druge določbe usmerjene v cilj neizkrivljene konkurence na notranjem trgu ([57]), kot velja v zadevnem primeru.

(277) Skladnost z zahtevami iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012, kot je ocenjena zgoraj, običajno zadostuje za zagotovitev, da pomoč ne izkrivlja konkurence v obsegu, ki je v nasprotju z interesi Unije (glej odstavek 51 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012).

(278) Vendar Komisija v zvezi z družbo Adriatica ugotavlja, da je v obdobju med 30. oktobrom 1990 in julijem 1994 sodelovala pri kartelnem dogovarjanju o cenah za gospodarska vozila na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras v nasprotju s členom 101 PDEU ([58]), medtem ko je prejemala pomoč za opravljanje dejavnosti na tej poti. Po sprejetju odločbe iz leta 2005 je Sodišče potrdilo to oceno ([59]).

(279) Nadomestila za javne storitve, plačanega za opravljanje dejavnosti na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras med januarjem 1992 in julijem 1994, ko je upravičenec sodeloval pri kartelnem dogovarjanju o cenah, prepovedanem s členom 101 PDEU, ni mogoče šteti za združljivega z notranjim trgom. Medtem ko je bilo nadomestilo za javne storitve namenjeno prav olajšanju prevoza blaga in potnikov na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, je upravičenec do pomoči sodeloval pri kartelnem dogovarjanju o cenah, ki je oviralo prevoz blaga na navedeni poti. Zato je bilo sodelovanje družbe Adriatica pri kartelnem dogovarjanju o cenah neposredno v nasprotju z namenom pomoči za storitev splošnega gospodarskega pomena, dodeljene družbi Adriatica za olajševanje pomorskega prevoza na tej poti.

(280) Iz tega sledi, da ugotovitev nezdružljive pomoči in posledična zahteva za vračilo navedene pomoči ne bi pomenili nove kazni, kot trdi Italija. Taka nezdružljivost je zgolj posledica sodelovanja prejemnika pomoči pri kartelnem dogovarjanju v zvezi s storitvami, katerih dostopnost za potrošnike bi moral prejemnik povečati, namesto da je na škodo potrošnikov sprejemal kartelne dogovore o cenah teh storitev. Glede na vrsto storitve, za katero se je zagotavljalo javno nadomestilo ter ki je bila namenjena gospodarskim vozilom, potnikom in tovoru, je mogoče na podlagi sodelovanja upravičenca pri kartelnem dogovarjanju o cenah prevoza gospodarskih vozil oblikovati sklepe za celotno povezavo. Kartelno dogovarjanje je bilo usmerjeno ravno na promet z gospodarskimi vozili, ki so ga italijanski organi želeli s subvencijo spodbujati.

(281) Poleg tega je kartelno dogovarjanje močno izkrivljalo konkurenco na zadevnem trgu, tj. na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, medtem ko bi morala biti pomoč za storitev splošnega gospodarskega pomena na navedeni poti dodeljena na način, s katerim bi se izkrivljanje konkurence zmanjšalo na najnižjo raven. Sodelovanje upravičenca pri kartelnem dogovarjanju o cenah na navedeni poti je okrepilo izkrivljajoče učinke pomoči, zaradi česar je imela pomoč znatne škodljive učinke na druge države članice in delovanje notranjega trga. Poleg tega družba Adriatica brez javnih subvencij verjetno ne bi imela gospodarske moči za sodelovanje pri kartelnem dogovarjanju.

(282) Nazadnje, družba Adriatica je bila takrat v celoti pod nadzorom javne družbe. Zato je bil tisti del italijanskih organov seznanjen s kartelnim dogovarjanjem in njegovimi škodljivimi učinki za potrošnike, medtem ko je drugi del italijanskih organov še naprej dodeljeval pomoč za storitev splošnega gospodarskega pomena, ki naj bi pomagala potrošnikom na isti poti ob čim večji omejitvi izkrivljanj konkurence.

([56]) Glej sodbo z dne 21. maja 1980, Komisija proti Italiji, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, točka 11; sodbo z dne 15. junija 1993, Matra SA proti Komisiji, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, točka 41; ter sodbo z dne 19. septembra 2000, Nemčija proti Komisiji, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, točka 78.

([57]) Sodba z dne 15. junija 1993, Matra SA proti Komisiji, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, točki 42 in 43.

([58]) Odločba Komisije 1999/271/ES z dne 9. decembra 1998 v zvezi s postopkom v skladu s členom 85 Pogodbe ES (IV/34466 – grški trajekti) (UL L 109, 27.4.1999, str. 24), potrjena v zvezi s to točko s sodbo z dne 11. decembra 2003, Adriatica di Navigazione proti Komisiji, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Sklep Sodišča z dne 16. februarja 2006, Adriatica di Navigazione proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Glede na zgoraj navedene premisleke Komisija sklepa, da je pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega družbi Adriatica za opravljanje dejavnosti na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras med januarjem 1992 in julijem 1994, nezdružljiva z notranjim trgom.

5.2 **Ugodnejša davčna obravnava**

(284) V obdobju 1996–2008 je v zvezi s plovili skupine Tirrenia veljala ugodnejša davčna obravnava za oskrbo z gorivom in mazivnim oljem, ki se uporablja kot gorivo v pomorskem prometu.

(285) Italija je to ugodnejšo obravnavo uvedla z Zakonskim odlokom št. 504 z dne 26. oktobra 1995, na podlagi odločitve z dne 2. marca 1996 pa jo je razširila na vsa plovila, zasidrana v pristanišču zaradi vzdrževanja.

(286) Sodišče je v sodbi z dne 10. maja 2005 v zadevi C-400/99 sklenilo, da se davčna obravnava ne bi smela začasno ustaviti kot nezakonita pomoč, saj so italijanski organi leta 1996 razširili obravnavo na vsa plovila, privezana v pristanišču zaradi vzdrževanja.

(287) Ne glede na vprašanje, ali je tak ukrep pomenil državno pomoč, Komisija ugotavlja, da po odločbi iz leta 2005 niti Komisija niti Italija na zahtevo Komisije nista sprejeli nobenega ukrepa v zvezi s tem ukrepom. Zato bi bila vsaka odločitev Komisije o tej točki sprejeta po izteku desetletnega zastaralnega roka ([60]).

(288) Glede na navedeno Komisija sklepa, da se ugodnejša davčna obravnava šteje za obstoječo pomoč na podlagi člena 17 nove postopkovne uredbe.

6. **ZAKLJUČKI**

(289) Nadomestilo za javne storitve, dodeljeno regionalnim družbam nekdanje skupine Tirrenia za opravljanje dejavnosti na poteh za *kabotažo* do konca leta 2008, pomeni obstoječo pomoč na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži iz leta 1992.

(290) Nadomestilo za javne storitve, dodeljeno regionalnima družbama Saremar in Adriatica za opravljanje dejavnosti na *mednarodnih* poteh v skladu s prvotnimi sporazumi do konca leta 2008, pomeni novo pomoč. Taka pomoč je združljiva z notranjim trgom, razen pomoči, dodeljene družbi Adriatica v obdobju od januarja 1992 do julija 1994 za upravljanje povezave Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki je nezdružljiva z notranjim trgom, ker je bila tesno povezana s kartelnim dogovarjanjem o cenah, prepovedanim s členom 101 PDEU.

(291) Ugodnejša davčna obravnava oskrbe z gorivom in mazivnim oljem, kot se je uporabljala za plovila skupine Tirrenia v obdobju 1995–2008, pomeni obstoječo pomoč na podlagi člena 17 nove postopkovne uredbe.

7. **IZTERJAVA**

(292) Komisija je v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije in ustaljeno sodno prakso sodišč Unije pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica spremeniti ali odpraviti pomoč, za katero je bilo ugotovljeno, da ni združljiva z notranjim trgom ([61]). Prav tako sodišča Unije dosledno menijo, da je obveznost države članice, da odpravi pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja ([62]).

(293) V zvezi s tem so sodišča Unije odločila, da je ta cilj dosežen, ko prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove prednosti, ki jo je imel v primerjavi s konkurenti na notranjem trgu, ter se znova vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ([63]).

(294) V skladu s sodno prakso člen 16(1) Uredbe (EU) 2015/1589 določa, da „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč […]“.

([60]) Ker je v zvezi z odločbo iz leta 2005 (z dne 16. marca 2004) od 24. junija 2004 do 4. marca 2009 potekal postopek pred Sodiščem, se je desetletni zastaralni rok, ki je začel teči po zadnjem ukrepu, ki ga je Komisija sprejela v zvezi z zadevnim ukrepom, in je bil začasno prekinjen med postopkom pred Sodiščem, iztekel konec novembra 2018 (26. novembra 2018).

([61]) Sodba z dne 12. julija 1973, Komisija proti Nemčiji, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.

([62]) Sodba z dne 21. marca 1990, Belgija proti Komisiji, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 66.

([63]) Sodba z dne 17. junija 1999, Belgija proti Komisiji, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

(295) Ker je bil ukrep iz uvodne izjave 290, ki je bil odobren za družbo Adriatica, izveden v nasprotju s členom 108(3) PDEU ter ga je treba šteti za nezakonito in nezdružljivo pomoč, je treba pomoč vrniti, da se ponovno vzpostavi stanje na notranjem trgu, kakršno je bilo pred odobritvijo zadevnega ukrepa. Za znesek, ki ga je treba vrniti, se obračunajo obresti do dejanskega vračila.

(296) Družba Adriatica se je 22. julija 2004 združila z družbo Tirrenia z učinkom od 1. septembra 2004, pri čemer je zadnjenavedena prevzela poti, na katerih je dejavnosti opravljala družba Adriatica. Družba Tirrenia, ki je bila po združitvi edini subjekt, ki posluje, je prevzela vsa sredstva, obveznosti in veljavne pogodbe.

(297) Po sprejetju odločbe iz leta 2005 je Italija odredila vračilo pomoči, dodeljene družbi Adriatica od januarja 1992 do julija 1994 za upravljanje povezave Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki je po ocenah italijanskih organov 31. decembra 2006 znašala 8 651 600 EUR (znesek glavnice v višini 3 207 810 in obresti v višini 5 443 790 EUR) ([64]). Italija je v nalogu za vračilo z dne 28. februarja 2007, naslovljenem na družbo Tirrenia, navedla, da mora družba plačati dodatni znesek za obdobje med 1. januarjem 2007 in dejanskim datumom plačila zgoraj navedenega zneska. Družba Tirrenia je 26. marca 2007 vrnila znesek v višini 8 651 600 EUR. Italija je v svojem dopisu z dne 21. decembra 2018 potrdila, da vrnjenih zneskov po sodbi iz leta 2009, s katero je bila odločba iz leta 2005 razglašena za nično, ni vrnila upravičencu. Vendar se na podlagi informacij, ki so na voljo Komisiji, zdi, da se od družbe Tirrenia ni zahtevalo plačilo dodatnih sredstev za obresti, obračunane med 31. decembrom 2006 in 26. marcem 2007.

(298) Zato Komisija ugotavlja, da bodo morali italijanski organi znova izračunati skupni znesek dolgovanih obresti, obračunanih na znesek glavnice, ki je bil določen na 3 207 810 EUR, in to od datuma, ko je bila pomoč dana na voljo upravičencu, do datuma celotnega vračila. Nato bodo italijanski organi od rezultata tega izračuna odšteli znesek obresti, ki ga je upravičenec že plačal 28. februarja 2007.

(299) Komisija ugotavlja, da je Italija leta 2007 in decembra 2018 menila, da je družba Tirrenia odgovorna za vračilo pomoči, dodeljene družbi Adriatica, kot je opisano v uvodni izjavi 297. Poleg tega je družba Tirrenia potrdila to ugotovitev z vračilom pomoči, ki jo je dolgovala družba Adriatica, kot je opisano v uvodni izjavi 297. Vendar bo Komisija zdaj neodvisno analizirala tudi morebitno gospodarsko kontinuiteto, da ugotovi, katera družba je odgovorna za vračilo pomoči.

8. **GOSPODARSKA KONTINUITETA**

(300) V primeru poznejše prodaje ali prenosa upravičenca do nezakonite in nezdružljive državne pomoči se lahko obveznost vračila razširi na druga podjetja, na katera so bili preneseni deleži ali posli upravičenca (naslednike) ([65]). Vsako podjetje, ki nadaljuje poslovno dejavnost prvotnega podjetja, bi se moralo šteti za upravičenca državne pomoči, če obstajajo vidiki prenosa, ki nakazujejo, da se poslovna dejavnost dejansko nadaljuje. Poleg tega se lahko obveznost vračila v primerih združitve ali drugih oblik reorganizacije podjetij prenese na subjekt, ki še vedno posluje ([66]). Kadar je mogoče dokazati, da nezakonita pomoč koristi samo prvotnemu prejemniku (ne glede na prenos nekaterih njegovih sredstev), mora obveznost vračila izpolniti prvotni prejemnik.

(301) V skladu s sodbo Sodišča z dne 8. maja 2003 v zadevi Italija in SIM 2 proti Komisiji ([67]), na podlagi katere je Komisija utemeljila svoje sklepe v zadevah Olympic Airlines, Alitalia in SERNAM ([68]), ocena gospodarske kontinuitete med upravičencem do pomoči in podjetjem, na katerega so bila prenesena sredstva upravičenca, temelji na sklopu kazalnikov. Za ugotavljanje gospodarske kontinuitete se lahko upoštevajo naslednji dejavniki, vendar ne nujno

([64]) Ta znesek je izračunala delovna skupina, ustanovljena na podlagi medresorskega odloka, izdanega 3. decembra 2004.

([65]) Sodba z dne 21. marca 1991, Italija proti Komisiji, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, točka 57. Prejemnik se mora z vračilom pomoči odreči prednosti, ki jo je predhodno užival na trgu, tako da se ponovno vzpostavi stanje, ki je obstajalo pred izplačilom pomoči.

([66]) Sodba Sodišča z dne 7. marca 2018, SNCF Mobilités proti Evropski komisiji, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, točka 113.

([67]) Sodba Sodišča z dne 8. maja 2003, Italijanska republika in SIM 2 Multimedia SpA proti Komisiji evropskih skupnosti, združeni zadevi C-328/99 in C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Sklep Komisije z dne 17. septembra 2008 v zvezi z državno pomočjo N 321/2008, N 322/2008 in N 323/2008 – Grčija – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; Sklep Komisije z dne 12. novembra 2008 v zvezi z državno pomočjo N 510/2008 – Italija – postopek prodaje sredstev letalske družbe Alitalia; Sklep Komisije z dne 4. aprila 2012 SA.34547 – Francija – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

kumulativno ([69]):

— ali prodajna cena ustreza tržni ceni,

— obseg prenosa (sredstva in obveznosti, delovna sila, obstoj funkcionalnih svežnjev sredstev),

— identiteta kupca(-ev),

— trenutek prenosa (po začetku predhodne ocene, formalnega postopka preiskave ali končnega sklepa),

— ekonomska logika transakcije.

(302) Družba Adriatica je bila v celoti v lasti družbe Tirrenia. Poleg tega sta imeli družbi Tirrenia in Adriatica istega končnega lastnika (tj. javna družba *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, ki je bila od 30. januarja 2004 edini delničar družbe Tirrenia). V primerjavi s scenarijem, po katerem sta lastnika nepovezana subjekta, obstajajo pomembni kazalniki gospodarske kontinuitete.

(303) Prodaja družbe Adriatica družbi Tirrenia je bila v bistvu zgolj prenos med hčerinsko družbo in njenim lastnikom, pri čemer ni bilo razpisa ali plačila cene.

(304) Kar zadeva obseg transakcije, je bila družba Adriatica prodana kot delujoče podjetje, družba Tirrenia pa je prevzela vse njene obveznosti v skladu s prvotnim sporazumom, sklenjenim med družbo Adriatica in Italijo. Komisija ni ugotovila znakov, da je družba Tirrenia po neposrednem prevzemu spremenila poslovne, kadrovske ali proizvodne politike družbe Adriatica. Čim večji delež prvotnega podjetja se prenese na nov subjekt, tem večja je verjetnost, da gospodarska dejavnost, povezana s temi sredstvi, pomeni zgolj nadaljevanje predhodnega podjetja, ki ima še naprej koristi od nezdružljive pomoči. V zadevnem primeru je družba Tirrenia prevzela vsa sredstva, obveznosti in pogodbena razmerja družbe Adriatica.

(305) V zvezi z namenom transakcije Komisija ugotavlja, da neposrednih dokazov, da je bil namen transakcije zaobiti sklep o vračilu in se tako izogniti njegovim učinkom, sicer nima, vendar pa se je družba Tirrenia odločila za prevzem družbe Adriatica dva dni po tem, ko je Komisija sprejela odločbo iz leta 2005. To nakazuje, da sta bili družbi seznanjeni s tekočo preiskavo Komisije in sta to morda upoštevali pri odločitvi o združitvi dejavnosti z družbo Tirrenia. Poleg tega je jasno, da je bila transakcija utemeljena z ekonomsko logiko nadaljevanja dejavnosti družbe Adriatica pod okriljem družbe Tirrenia.

(306) Zato Komisija sklepa, da med družbo Tirrenia in družbo Adriatica obstaja gospodarska kontinuiteta in da je treba vračilo, naloženo družbi Adriatica v tem sklepu, razširiti na družbo Tirrenia. Dejansko je družba Tirrenia s stalno operativno prisotnostjo na trgu še naprej uživala ugodnosti državne pomoči, dodeljene za gospodarske dejavnosti družbe Adriatica, ki je še naprej izkrivljala trg.

(307) V skladu z navedenim lahko Italija pri ponovnem izračunu, navedenem v uvodni izjavi 298, upošteva celotni znesek v višini 5 443 790 EUR, ki ga je družba Tirrenia vrnila 26. marca 2007, če ta sredstva niso bila pozneje vrnjena družbi Tirrenia –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Pomoč, dodeljena družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar med 1. januarjem 1992 in 31. decembrom 2008 kot nadomestilo za opravljanje dejavnosti na notranjih poteh, pomeni obstoječo pomoč.

2. Brez poseganja v določbe odstavka 3 je pomoč, ki jo je Italija dodelila družbama Adriatica in Saremar med 1. januarjem 1992 in 31. decembrom 2008 kot nadomestilo za opravljanje dejavnosti na mednarodnih poteh, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU.

([69]) Splošno sodišče je ta sklop kazalnikov potrdilo v sodbi z dne 28. marca 2012, Ryanair Ltd proti Evropski komisiji, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, s katero je bil potrjen sklep v zadevi Alitalia.

3. Pomoč družbi Adriatica za obdobje od januarja 1992 do julija 1994 v zvezi s povezavo Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki se je izvajala v nasprotju s členom 108(3) PDEU, ni združljiva z notranjim trgom.

4. Davčna obravnava mineralnih olj, ki se uporabljajo kot gorivo v pomorskem prometu, se šteje za obstoječo pomoč, saj niti Komisija niti Italija na zahtevo Komisije nista sprejeli ukrepa v zvezi s tem ukrepom pred iztekom zastaralnega roka za vračilo pomoč iz člena 17 Uredbe (EU) 2015/1589.

Člen 2

1. Upravičenec povrne Italiji pomoč iz člena 1(3).

2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti za obdobje od datuma, ko so bili dani na voljo upravičencu, do datuma njihovega dejanskega vračila.

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in Uredbo (ES) št. 271/2008 ([70]) o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.

4. Komisija na podlagi informacij, ki jih ima na voljo, priznava, da je upravičenec Italiji že vrnil znesek glavnice pomoči in del obresti za vračilo.

Člen 3

1. Vračilo pomoči iz člena 2 se izvede takoj in učinkovito.

2. Italija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o njem.

Člen 4

1. Italija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu predloži naslednje informacije:

(a) skupni znesek (glavnica in obresti za vračilo), ki ga je treba izterjati od upravičenca;

(b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;

(c) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo upravičencem odrejeno vračilo pomoči.

2. Italija obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler vračilo pomoči iz člena 1(3) ni končano. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Predloži tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki so jih upravičenci že vrnili.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

Komisija lahko zneske pomoči in obresti za vračilo, izterjane z izvajanjem tega sklepa, objavi brez poseganja v člen 30 Uredbe (EU) 2015/1589.

V Bruslju, 2. marca 2020

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Izvršna podpredsednica

([70]) Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).