

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2020/1411

z dnia 2 marca 2020 r.

w sprawie pomocy państwa nr C 64/99 (ex NN 68/99) wdrożonej przez Włochy na rzecz przedsiębiorstw żeglugowych Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (Grupa Tirrenia)

(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 1108)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag <sup>(1)</sup> zgodnie z przywołanymi powyżej artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

#### 1.1. Decyzja Komisji 2005/163/WE

- (1) W związku z licznymi skargami Komisja podjęła w 1999 r. decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) w sprawie pomocy wypłaconej sześciu przedsiębiorstwom byłej Grupy Tirrenia, a dokładnie Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia”), Adriatica di Navigazione S.p.A. („Adriatica”), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. („Caremar”), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. („Saremar”), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar”) and Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar”). Przedsiębiorstwa te kontrolowała wówczas spółka publiczna Finmare posiadająca kapitał zakładowy przedsiębiorstwa Tirrenia, które z kolei było właścicielem przedsiębiorstw regionalnych Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar.
- (2) Pomoc miała postać dotacji wypłacanych bezpośrednio każdemu z przedsiębiorstw należących do grupy w celu wsparcia usług transportu morskiego świadczonych przez te podmioty na podstawie sześciu umów o świadczenie usług publicznych zawartych z państwem włoskim w 1991 r. („umowy wstępne”). Celem umów wstępnych było zapewnienie świadczenia usług transportu morskiego obejmujących w przeważającej mierze połączenia między częścią kontynentalną Włoch a Sycylią, Sycylią i innymi mniejszymi wyspami należącymi do Włoch.
- (3) Pismem z dnia 6 sierpnia 1999 r. Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego („decyzja o wszczęciu postępowania”). Pismem z dnia 28 września 1999 r. władze włoskie przedstawiły swoje uwagi dotyczące przedmiotowej decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 306 z 23.10.1999, s. 2.

- (4) Po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(?)</sup> kilka podmiotów prywatnych przekazało Komisji swoje uwagi. Uwagi te zostały z kolei przekazane władzom włoskim, aby mogły się do nich ustosunkować.
- (5) W dniu 18 października 1999 r. Włochy wniosły do Trybunału Sprawiedliwości skargę o stwierdzenie nieważności decyzji o wszczęciu postępowania w części dotyczącej nakazu zawieszenia wypłat pomocy. Sprawę zarejestrowano pod numerem C-400/99. Ponadto w dniu 19 października 1999 r. przedsiębiorstwa Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar wniosły do Sądu skargę o stwierdzenie nieważności całej decyzji o wszczęciu postępowania na podstawie art. 230 ust. 4 Traktatu WE [obecnie art. 263 ust. 4 TFUE]. Wniosek zarejestrowano pod numerem T-246/99.
- (6) W wyroku w sprawie C-400/99 z dnia 10 maja 2005 r. Trybunał Sprawiedliwości stwierdził nieważność decyzji o wszczęciu postępowania „w zakresie, w jakim pociąga ona za sobą zawieszenie systemu pomocy o charakterze fiskalnym, z którego grupa Tirrenia korzystała przy zaopatrywaniu należących do niej statków w paliwa i smary” do momentu doręczenia władzom włoskim decyzji o zakończeniu postępowania w sprawie przedsiębiorstwa, którego pomoc dotyczy <sup>(?)</sup>. W odniesieniu do pozostałej części decyzji wnioski oddalono.
- (7) W wyroku w sprawie T-246/99 <sup>(\*)</sup> z dnia 20 czerwca 2007 r. Sąd odrzucił wniosek o stwierdzenie nieważności całej decyzji o wszczęciu postępowania złożony przez przedsiębiorstwa Tirrenia oraz Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar.
- (8) Na etapie postępowania wyjaśniającego władze włoskie zwróciły się o podzielenie sprawy dotyczącej Grupy Tirrenia, aby można było w pierwszej kolejności wydać ostateczną decyzję w sprawie przedsiębiorstwa Tirrenia. Wniosek taki wiązał się z zamiarem przystąpienia przez władze włoskie do prywatyzacji grupy, poczynając od przedsiębiorstwa Tirrenia, oraz zamiarem przyspieszenia tego procesu w odniesieniu do tego przedsiębiorstwa.
- (9) W sprawie złożonego wniosku Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwo Tirrenia pełniło w ramach Grupy rolę wiodącą w zakresie wytyczania jej strategii finansowej i handlowej, ale ówczesne sześć przedsiębiorstw należących do Grupy było samodzielnymi podmiotami prawnymi i działało na zróżnicowanych pod względem geograficznym segmentach rynku, podlegając konkurencji o zmiennym natężeniu w postaci zarówno prywatnych podmiotów krajowych, jak i podmiotów mających siedziby w innych państwach członkowskich. Komisja stwierdziła również, że wysokość dotacji wypłaconych przez władze włoskie w ramach realizacji umów wstępnych, o których mowa w motywie 2, została ustalona w taki sposób, aby pokryć stratę z działalności operacyjnej netto poniesioną w odniesieniu do połączeń obsługiwanych przez każde z wymienionych przedsiębiorstw, a środki wypłacono im bezpośrednio, bez pośrednictwa przedsiębiorstwa Tirrenia. Ponadto pozostałe elementy środków pomocy stanowiących przedmiot wszczętej procedury – pomoc na rzecz inwestycji oraz pomoc o charakterze fiskalnym – wymagają osobnej analizy w przypadku każdego z przedsiębiorstw należących do Grupy. Mając powyższe na względzie, Komisja uznała, że może przychylić się do wniosku władz włoskich, i decyzją 2001/851/WE <sup>(?)</sup> zamknęła postępowanie w odniesieniu do pomocy przyznanej przedsiębiorstwu Tirrenia („decyzja z 2001 r.”).
- (10) Postępowanie pozostało otwarte w odniesieniu do pomocy przyznanej przez Włochy pozostałym pięciu przedsiębiorstwom należącym do Grupy Tirrenia (tj. Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar – „przedsiębiorstwa regionalne”). W trakcie różnych spotkań dwustronnych zorganizowanych w latach 2001–2003 władze włoskie przekazały informacje na temat każdego z obsługiwanych przez te przedsiębiorstwa połączeń dotyczące specyfiki przedmiotowych rynków, dynamiki przewozów, ewentualnej konkurencji w postaci podmiotów prywatnych, jak również zmian poziomu pomocy publicznej przyznanej poszczególnym przedsiębiorstwom.
- (11) Ponadto niektórzy skarżący, w szczególności podmioty prywatne prowadzące działalność konkurencyjną w stosunku do przedsiębiorstwa Caremar w rejonie Zatoki Neapolitańskiej w styczniu, lutym i wrześniu 2003 r. przekazały Komisji informacje uzupełniające zawierające nowe dane do celów uwzględnienia w postępowaniu wyjaśniającym. Władze włoskie zostały wezwane do przedstawienia swoich uwag dotyczących tych dodatkowych kwestii. W dniu 20 października 2003 r. odbyło się spotkanie dwustronne, w wyniku którego władze włoskie podjęły pewne zobowiązania w odniesieniu do niektórych połączeń szybkich realizowanych przez Caremar w rejonie Zatoki Neapolitańskiej. Zobowiązania te sformalizowano w piśmie z dnia 29 października 2003 r., które wpłynęło do Komisji w dniu 31 października 2003 r., a następnie potwierdzono w piśmie z dnia 17 lutego 2004 r. W odniesieniu do spółki Adriatica władze włoskie przekazały Komisji informacje uzupełniające w faksie z dnia 23 lutego 2004 r.

<sup>(?)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(?)</sup> Wyrok z dnia 10 maja 2005 r., Republika Włoch/Komisja Wspólnot Europejskich, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, pkt 34.

<sup>(\*)</sup> Wyrok z dnia 20 czerwca 2007 r., Tirrenia di Navigazione SpA i inni/Komisja Wspólnot Europejskich, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

<sup>(?)</sup> Decyzja Komisji 2001/851/WE z dnia 21 czerwca 2001 r. w sprawie pomocy państwa przyznanej przez Włochy spółce morskiej Tirrenia di Navigazione (Dz.U. L 318 z 4.12.2001, s. 9).

(12) Ostatecznie w decyzji 2005/163/WE<sup>(6)</sup> („decyzja z 2005 r.”) Komisja uznała rekompensatę przyznaną przez Włochy przedsiębiorstwom regionalnym za częściowo zgodną rynkiem wewnętrznym, częściowo zgodną z rynkiem wewnętrznym pod warunkiem przestrzegania przez władze włoskie niektórych zobowiązań oraz częściowo niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Komisja nakazała odzyskanie części pomocy, którą uznano za niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

(13) W szczególności art. 1, 2, 3, 4 i 5 decyzji z 2005 r. stanowi:

— „Artykuł 1

Z zastrzeżeniem postanowień ust. 2, pomoc wypłacona przez Włochy na rzecz Adriatica od dnia 1 stycznia 1992 r., stanowiąca odszkodowanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 86 ust. 2 Traktatu.

Nie jest zgodna ze wspólnym rynkiem pomoc wypłacona spółce Adriatica za okres styczeń 1992 r. – lipiec 1994 r. w odniesieniu do połączenia Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patraso.

Włochy podejmą wszystkie konieczne kroki w celu windykacji od spółki Adriatica pomocy, o której mowa w ust. 2, wypłaconej bezprawnie.

Windykacja zostanie przeprowadzona bezzwłocznie, zgodnie z procedurami przewidzianymi w prawie krajowym, pod warunkiem że przewidują one bezzwłoczne i skuteczne wykonanie niniejszej decyzji.

Pomoc podlegająca windykacji obejmuje odsetki naliczone od dnia, w którym pomoc została przyznana beneficjentowi do daty jej windykacji. Odsetki naliczane są według stopy referencyjnej stosowanej do obliczenia ekwiwalentu dotacji w przypadku pomocy na szczeblu regionalnym, metodą złożoną, zgodnie z komunikatem Komisji dotyczącym stóp procentowych mających zastosowanie do windykacji bezprawnie przyznanej pomocy.

Od dnia 1 stycznia 2004 r. dla całej działalności w służbie publicznej wynikającej z obowiązków nałożonych przez Włochy na spółkę Adriatica prowadzone będą oddzielne księgi rachunkowe dla każdego obsługiwanego połączenia.

— Artykuł 2

Pomoc wypłacona przez Włochy od dnia 1 czerwca 1992 r. na rzecz spółek Siremar, Saremar i Toremar, tytułem odszkodowania za świadczenie usług publicznych, jest zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 86, ust. 2 Traktatu.

Od dnia 1 stycznia 2004 r. dla całej działalności w służbie publicznej wynikającej z obowiązków nałożonych przez Włochy na spółki Siremar, Saremar i Toremar prowadzone będą oddzielne księgi rachunkowe dla każdego obsługiwanego połączenia.

— Artykuł 3

Pomoc wypłacona przez Włochy od dnia 1 stycznia 1992 r. na rzecz spółki Caremar tytułem odszkodowania za świadczenie usług publicznych, jest zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 86 ust. 2 Traktatu.

W nieprzekraczalnym terminie do dnia 1 września 2004 r., Włochy zobowiązują się do:

- a) zawieszenia wypłat pomocy na rzecz spółki Caremar z tytułu świadczenia regularnych usług w segmencie szybkich przewozów osób na linii »Neapol–Kapri«;
- b) ograniczenia, pod względem liczby oferowanych miejsc, skali regularnych usług w segmencie szybkich przewozów osób na linii »Neapol–Procida–Ischia« z 1 142 260 do 633 200 miejsc w okresie zimowym i z 683 200 do 520 400 miejsc w okresie letnim;
- c) ograniczenia pomocy wypłacanej na rzecz spółki Caremar z tytułu świadczenia regularnych usług w segmencie szybkich przewozów osób na linii »Neapol–Procida–Ischia« do pokrycia deficytu netto odnotowanego na realizacji przedmiotowych usług;
- d) prowadzenia oddzielnych ksiąg rachunkowych dla poszczególnych obsługiwanym linii, w ramach działalności spółki Caremar w służbie publicznej.

— Artykuł 4

Zobowiązania dotyczące ograniczenia przepustowości, o których mowa w art. 3 zostały przyjęte w dekreście interministerialnym w sprawie dostosowania planu pięcioletniego dla przedsiębiorstw regionalnych na lata 2005–2008.

<sup>(6)</sup> Decyzja Komisji 2005/163/WE z dnia 16 marca 2004 r. w sprawie pomocy państwa wypłaconej przez Włochy przedsiębiorstwom żegludowym Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (Grupa Tirrenia) (Dz.U. L 53 z 26.2.2005, s. 29).

## — Artykuł 5

Wszelkie zmiany długotrwałe, częściowe lub kompleksowe dotyczące poziomu usług świadczonych przez Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar i Caremar, które pociągałyby za sobą zwiększenie pomocy, wymagają uprzedniej notyfikacji Komisji<sup>(7)</sup>.

**1.2. Wyrok Sądu stwierdzający nieważność decyzji z 2005 r.**

- (14) Trzy skargi dotyczące decyzji z 2005 r. zostały wniesione do Sądu przez, odpowiednio, (i) przedsiębiorstwo Tirrenia, które w 2004 r. przejęło bieżącą działalność przedsiębiorstwa Adriatica (sprawa T-265/04); (ii) Caremar, Saremar, Siremar i Toremar (sprawa T-292/04); oraz (iii) konkurenta, przedsiębiorstwo Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (sprawa T-504/04).
- (15) W wyroku z dnia 4 marca 2009 r. w sprawach połączonych T-265/04, T-292/04 i T-504/04 („wyrok z 2009 r.”) <sup>(7)</sup> Sąd uznał decyzję z 2005 r. za nieważną.
- (16) W szczególności Sąd orzekł, że Komisja nie przedstawiła wystarczających powodów pozwalających zakwalifikować pomoc jako nową, a nie istniejącą, jak twierdzą skarżący. W szczególności uznał, że Komisja nie uzasadniła odpowiednio powodu, dla którego uznała, że pomocy nie przyznano przed wejściem w życie Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej we Włoszech, ponieważ władze włoskie w trakcie postępowania twierdziły, że przedmiotowa pomoc opiera się na przepisach dekretów królewskich przyjętych w 1936 r. Ponadto Sąd uznał, że Komisja nie odniosła się w wystarczającym stopniu do zarzutów władz włoskich wysuniętych w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego, w związku z czym późniejsze zmiany odpowiednich ram prawnych doprowadziły wyłącznie do zmniejszenia ogólnej kwoty pomocy <sup>(8)</sup>.
- (17) Po drugie Sąd orzekł, że Komisja nie zastosowała art. 4 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 <sup>(9)</sup> („rozporządzenie w sprawie kabotażu morskiego”), który stanowi, że istniejące zamówienia publiczne na usługi mogą pozostawać w mocy aż do czasu wygaśnięcia danej umowy. Sąd uznał, że rekompensata wypłacona przedsiębiorstwu regionalnym należącym do Grupy Tirrenia na podstawie umów wstępnych dotyczących obsługi połączeń kabotażowych stanowiła istniejącą pomoc, ponieważ Komisja stwierdziła już, że rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do sfinansowania obowiązków świadczenia usług publicznych <sup>(10)</sup>.

**1.3. Procedura po stwierdzeniu nieważności decyzji z 2005 r.**

- (18) Pismem z dnia 7 kwietnia 2010 r. Komisja wezwała władze włoskie do przedstawienia uwag na temat stwierdzenia nieważności decyzji z 2005 r. i wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia wyczerpującej oceny przedmiotowych środków. W szczególności Komisja zwróciła się do władz włoskich o przedstawienie (i) wyjaśnień dotyczących obsługi połączeń międzynarodowych przez przedsiębiorstwa Adriatica i Saremar, a mianowicie okresu ich obsługi, aktu prawnego określającego obowiązki świadczenia usług publicznych oraz specyfiki tych usług; rozkładu, zdolności przewozowej, częstotliwości, rodzaju statków, jak również wszelkich późniejszych zmian w zakresie obowiązków świadczenia usług publicznych; oraz (ii) opisu mechanizmu rekompensaty oraz wszelkich późniejszych zmian w sposobie obliczania wysokości rekompensaty i zwrotu z zainwestowanego kapitału, a także wpływu tych zmian na wysokość rekompensaty.
- (19) Tego samego dnia o przedstawienie uwag w tym względzie Komisja zwróciła się również do zainteresowanych stron postępowania, w wyniku którego przyjęto decyzję z 2005 r. Komisja otrzymała tylko uwagi od beneficjentów środków będących przedmiotem decyzji z 2005 r. Uwagi te przekazano władzom włoskim, aby mogły się do nich ustosunkować.
- (20) Ponieważ władze włoskie nie odpowiedziały na pismo z dnia 7 kwietnia 2010 r., pismem z dnia 22 czerwca 2010 r. Komisja przypomniała o przedstawieniu wymaganych informacji.
- (21) W piśmie z dnia 27 lipca 2010 r. władze włoskie przedstawiły pewne wyjaśnienia dotyczące przepisów mających zastosowanie do systemów świadczenia usług publicznych w sektorze morskim we Włoszech.

<sup>(7)</sup> Wyrok z dnia 4 marca 2009 r., Tirrenia di Navigazione SpA i inni/Komisja Wspólnot Europejskich, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

<sup>(8)</sup> Pkt 97–134 wyroku z 2009 r.

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

<sup>(10)</sup> Pkt 140–148 wyroku z 2009 r.

- (22) Pismem z dnia 22 grudnia 2010 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o przedstawienie następujących informacji uzupełniających:
- a) wysokości rocznej rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwom Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar i Caremar w latach 2001–2008 (w tym podział kosztów branych pod uwagę dla każdego z przedsiębiorstw);
  - b) w odniesieniu do lat 1992–2008 poziomu zysku, metodyki obliczeń i uzasadnienia, że poziom ten można uznać za rozsądny, biorąc pod uwagę ryzyko ponoszone przez przedsiębiorstwa w związku ze świadczeniem usługi publicznej;
  - c) zgodnie z umowami zawartymi przez Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar i Caremar z państwem włoskim w 1991 r. w planach pięcioletnich należało określić połączenia i porty, które mają być obsługiwane, rodzaj oraz zdolność przewozową jednostek pływających przeznaczonych do obsługi przedmiotowych połączeń morskich, częstotliwość rejsów oraz obowiązujące stawki opłat. Do władz włoskich zwrócono się o przedstawienie planów pięcioletnich obejmujących lata 2000–2004 i 2005–2008, których nie przekazano Komisji w czasie przyjmowania decyzji z 2005 r.;
  - d) do władz włoskich zwrócono się o wskazanie, czy przestrzegano warunków nałożonych w decyzji z 2005 r. <sup>(11)</sup>.
- (23) Pismem z dnia 29 czerwca 2011 r. Komisja po raz kolejny wezwała władze włoskie do przedstawienia wymaganych informacji. Komisja otwarcie powiadomiła władze włoskie, że jeżeli wymagane informacje nie zostaną przedłożone w tym terminie, wyda urzędowy nakaz przekazania informacji zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 <sup>(12)</sup> („rozporządzenie proceduralne”).
- (24) W piśmie z dnia 19 lipca 2011 r. władze włoskie przedstawiły pewne wyjaśnienia dotyczące lit. a), c) i d) wniosku Komisji z dnia 22 grudnia 2010 r. W szczególności przedstawiły roczną rekompensatę przyznaną przedsiębiorstwu Adriatica w latach 2001–2004 oraz przedsiębiorstwom Saremar, Toremar, Siremar i Caremar w latach 2001–2008, potwierdziły przestrzeganie warunków nałożonych w decyzji z 2005 r. i wyjaśniły, że zamiast przyjmować plany pięcioletnie na lata 2000–2004 i 2005–2008, zastosowały doraźne środki racjonalizatorskie mające na celu lepsze dostosowanie usług do potrzeb społeczności lokalnych, jednak bez wprowadzania istotnych zmian w systemie świadczenia usług publicznych. Jeżeli chodzi o poziom zysków, władze włoskie wyjaśniły, że nie będą w stanie łatwo uzyskać tych informacji z archiwów ministerstwa ponieważ od przyjęcia decyzji z 2005 r. minęło wiele czasu, w szczególności ze względu na ramy czasowe i złożoność wymaganych informacji. Nie przedstawiono więc pełnej odpowiedzi na pismo Komisji z dnia 22 grudnia 2010 r.
- (25) W czerwcu 2012 r. odbyło się spotkanie z władzami włoskimi w celu uzupełnienia dokumentacji sprawy i umożliwienia Komisji zakończenia oceny przedmiotowych środków. Na spotkaniu Komisja poprosiła o szczegółowe dane, w szczególności aby ustalić, czy zainteresowane przedsiębiorstwa nie uzyskały nadmiernej rekompensaty.
- (26) Biorąc pod uwagę, że informacje przekazane przez władze włoskie po spotkaniu nie wystarczyły, aby umożliwić Komisji zakończenie oceny, w dniu 7 listopada 2012 r. do Włoch został wysłany nowy wniosek o udzielenie informacji dotyczących:
- a) rekompensaty i rozsądnego zysku zapewnionych przedsiębiorstwom Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar i Caremar za lata 1992–2008;
  - b) wykazu połączeń międzynarodowych obsługiwanych odpowiednio przez przedsiębiorstwa Adriatica/Tirrenia i Saremar w ramach umów wstępnych oraz okresu, w jakim połączenia te były obsługiwane;
  - c) skutecznego egzekwowanie przepisów dotyczących odzyskania pomocy zawartych w decyzji z 2005 r.;

<sup>(11)</sup> Mianowicie (i) obowiązku prowadzenia od 2004 r. oddzielnych ksiąg rachunkowych dla każdego z połączeń objętych usługami publicznymi obsługiwanych przez Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar i Caremar; (ii) zawieszenia pomocy na rzecz przedsiębiorstwa Caremar z tytułu świadczenia usług w segmencie szybkich przewozów osób na trasie Neapol–Capri; (iii) ograniczenia pomocy na rzecz przedsiębiorstwa Caremar z tytułu świadczenia usług w segmencie szybkich przewozów osób na trasie Neapol–Procida–Ischia do pokrycia straty z działalności operacyjnej netto poniesionej w związku z tym połączeniem; (iv) ograniczenia skali regularnych usług w segmencie szybkich przewozów osób na trasie Neapol–Procida–Ischia.

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

- d) przestrzegania warunków określonych w art. 2 ust. 1 decyzji Komisji 2005/842/WE <sup>(13)</sup> („decyzja z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym”).
- e) obowiązku świadczenia usługi publicznej nałożonego na przedsiębiorstwo Adriatica w zakresie obsługi połączenia Genua–Termini Imerese, sytuacji konkurencyjnej tego połączenia oraz okresu, w jakim przedsiębiorstwo Adriatica/Tirrenia obsługiwała to połączenie w ramach systemu świadczenia usług publicznych po 2004 r;
- f) czy którekolwiek z przedsiębiorstw było zagrożone w rozumieniu Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw <sup>(14)</sup> i jak długo to trwało.
- (27) Pismem z dnia 7 grudnia 2012 r. władze włoskie udzieliły niepełnych odpowiedzi na pytania zadane przez Komisję. W szczególności Włochy odpowiedziały na pytania w następujący sposób:
- a) W odniesieniu do rekompensaty i rozsądnego zysku za lata 1992–2008 władze włoskie przedstawiły następujące informacje:
- (i) księgi rachunkowe każdego przedsiębiorstwa za lata 1999–2001 w podziale na połączenia;
- (ii) roczną stopę zysku zapewnioną przedsiębiorstwu Adriatica w latach 1999–2003 oraz pozostałym przedsiębiorstwom regionalnym w latach 1998–2003. Nie podano rocznej stopy zysku przedsiębiorstwa Saremar za 1999 r.;
- (iii) kwotę strat z tytułu obsługi połączeń obsługiwanych przez Adriatica/Tirrenia faktycznie rekompensowanych w każdym roku w latach 2004–2008;
- (iv) księgi rachunkowe każdego przedsiębiorstwa za lata 2004–2008 w podziale na połączenia, z wyjątkiem przedsiębiorstwa Saremar. Księgi rachunkowe w podziale na połączenia przedstawiono wyłącznie za lata 2005, 2006 i 2007 w przypadku Toremar i tylko za 2006 r. w przypadku Siremar. Nie przedstawiono rocznej stopy zysku żadnego z przedsiębiorstw regionalnych za lata 2004–2008.
- b) Jeżeli chodzi o połączenia międzynarodowe obsługiwane przez przedsiębiorstwa Adriatica/Tirrenia i Saremar w ramach umów wstępnych oraz okresu, w jakim połączenia te były obsługiwane, Włochy nie przedstawiły dat zakończenia obsługi połączenia Triest–Durrës. Nie przedstawiono żadnych dowodów w postaci dokumentów potwierdzających stwierdzenie, że rozpoczęcie obsługi połączenia Santa Teresa Gallura–Bonifacio miało miejsce przed 1989 r.
- c) Jeżeli chodzi o odzyskanie pomocy uznanej w decyzji z 2005 r. za niezgodną z rynkiem wewnętrznym, Włoch potwierdziły odzyskanie niezgodnej z prawem pomocy państwa przyznanej przedsiębiorstwom u Adriatica od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r. z tytułu obsługi połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, której wysokość na dzień 31 grudnia 2006 r. wynosiła łącznie 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR kapitału i 5 443 790 EUR odsetek, począwszy od dnia 1 stycznia 1992 r.). Beneficjent zwrócił pomoc dopiero w dniu 26 marca 2007 r. Nie odniesiono się do żadnych odsetek zapłaconych za okres od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 26 marca 2007 r.
- d) Nie przedstawiono żadnych informacji dotyczących przestrzegania warunków określonych w art. 2 ust. 1 decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- e) W odniesieniu do połączenia Genua–Termini Imerese Włochy wyjaśniły, że połączenie to zawieszono w 2005 r. i zlikwidowano w 2006 r. Nie przedstawiono żadnych informacji dotyczących sytuacji konkurencyjnej dotyczącej tego połączenia.
- f) W odniesieniu do ewentualnego zakwalifikowania przedsiębiorstw jako zagrożonych na podstawie Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw Włochy potwierdziły, że przedsiębiorstwa nie korzystały z pomocy na ratowanie w przedmiotowym okresie, ale nie przedstawiły jednoznacznego potwierdzenia, czy którekolwiek z nich można było uznać za zagrożone w dowolnym momencie obowiązywania umów wstępnych.
- (28) W dniu 28 stycznia 2013 r. wysłany został kolejny monit do władz włoskich z prośbą o niezwłoczne przekazanie wszystkich informacji, o które wcześniej występowano. Komisja ponownie powiadomiła władze włoskie, że jeżeli kompletne wymagane informacje nie zostaną przedłożone w tym terminie, wyda urzędowy nakaz przekazania informacji, zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia proceduralnego.
- (29) W dniu 11 marca 2013 r. Komisja podjęła decyzję o formalnym wezwaniu Włoch, na podstawie art. 10 ust. 3 rozporządzenia proceduralnego, do przedstawienia informacji, o które występowano w pismach z dnia 22 grudnia 2010 r. i 7 listopada 2012 r.

<sup>(13)</sup> Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE [obecnie art. 106 ust. 2 TFUE] do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

<sup>(14)</sup> Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

- (30) W dniu 10 kwietnia 2013 r. Włochy odpowiedziały na wniosek o udzielenie informacji. Włochy przedstawiły koszty/przychody operacyjne oraz roczną dotację (jako różnicę między kosztami a przychodami, bez marży dla podmiotu) wszystkich przedsiębiorstw z okresu po 2004 r. Włochy nie odniosły się do pozostałych wniosków w decyzji Komisji w sprawie zawieszenia.
- (31) W dniu 16 października 2015 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przedstawienie informacji uzupełniających dotyczących połączenia przedsiębiorstw Adriatica i Tirrenia, a konkretnie szczegółów dotyczących sprzedaży aktywów przedsiębiorstwa Adriatica i warunków związanych z połączeniem. W dniu 4 listopada 2015 r. w piśmie z dnia 22 października 2015 r. władze włoskie odpowiedziały, że decyzją z dnia 18 marca 2004 r. przedsiębiorstwo Tirrenia przejęło bieżącą działalność swojej spółki zależnej oraz że połączenie nie miało wpływu na działalność prowadzoną przez przedsiębiorstwo Adriatica w ramach umów wstępnych ani nie zmieniło przewidzianej w nich rekompensaty.
- (32) W dniu 18 października 2018 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przedstawienie wyjaśnień w sprawie rekompensat wypłaconych z tytułu obsługi połączenia Bari–Durrës oraz dokładnej kwoty pomocy (kwota główna i odsetki) odzyskanej przez władze włoskie z tytułu obsługi trasy Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras w latach 1992–1994. W dniu 21 grudnia 2018 r. Włochy odpowiedziały i wyjaśniły, że nie wypłacono rekompensaty z tytułu obsługi połączenia Bari–Durrës latach 2002–2008 oraz że odzyskanie 8 651 600 EUR pomocy niezgodnej z rynkiem wewnętrznym przyznanej przedsiębiorstwu Adriatica od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r. na obsługę połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras nie obejmowało odsetek za okres od 1 stycznia 2007 r. do 26 marca 2007 r.

#### 1.4. Przypadki pomocy państwa po wygaśnięciu umów wstępnych

- (33) Od stycznia 2009 r. przedsiębiorstwa Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar i Caremar świadczyły usługi transportu morskiego na podstawie umów wstępnych przedłużonych w następujący sposób:
- a) Dekretem z mocą ustawy nr 207 z dnia 30 grudnia 2008 r., przekształconym w ustawę nr 14 z dnia 27 lutego 2009 r., przedłużono okres obowiązywania umów wstępnych do końca 2009 r.
  - b) W art. 19b dekretu z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r., przekształconego w ustawę nr 166 z dnia 20 listopada 2009 r. („ustawa z 2009 r.”) ponownie przedłużono okres obowiązywania umów wstępnych do dnia 30 września 2010 r., do kiedy to Włochy zamierzały ukończyć proces prywatyzacji przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia.
  - c) Ustawą nr 163 z dnia 1 października 2010 r. przekształcającą dekret z mocą ustawy nr 125 z dnia 5 sierpnia 2010 r. ostatecznie przewidziano dalsze przedłużenie okresu obowiązywania umów wstępnych do momentu ukończenia procesu prywatyzacji.
- (34) Na podstawie ustawy z 2009 r. nabywcom spółek miały zostać udzielone nowe umowy/zamówienia publiczne na usługi.
- (35) W dniu 5 października 2011 r., po otrzymaniu szeregu skarg, Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do szeregu środków przyjętych przez państwo włoskie na rzecz spółek należących do byłej Grupy Tirrenia, w tym rekompensaty wypłaconej przedsiębiorstwom w ramach przedłużenia okresu obowiązywania umów wstępnych, o którym mowa powyżej, oraz potencjalnej pomocy związanej z prywatyzacją<sup>(15)</sup>. Rozszerzenie formalnego postępowania wyjaśniającego przyjęto w dniu 19 grudnia 2012 r.<sup>(16)</sup> Środki te są badane oddzielnie w ramach spraw SA.32014, SA.32015 i SA.32016, w związku z czym nie są objęte niniejszą decyzją.

#### 1.5. Zakres niniejszej decyzji

- (36) Niniejsza decyzja obejmuje wyłącznie dotacje otrzymane przez przedsiębiorstwa regionalne w latach 1992–2008 i pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich innych toczących się spraw dotyczących pomocy państwa, w tym dla formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłaconej tym przedsiębiorstwom od 2009 r. w ramach przedłużenia obowiązywania umów wstępnych (zob. sprawy SA.32014, SA.32015 i SA.32016).
- (37) Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie kwestii związanych z pomocą państwa i pozostawia do rozstrzygnięcia zastosowanie pozostałych postanowień Traktatu, w szczególności dotyczących prawa o zamówieniach publicznych i koncesjonowanych usług.

<sup>(15)</sup> Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18.

<sup>(16)</sup> Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58.

## 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

### 2.1. Beneficjenci i rynki, na których prowadzą działalność

#### 2.1.1. *Adriatica*

- (38) Przedsiębiorstwo *Adriatica* obsługiwało połączenia międzynarodowe między Włochami a Grecją, Albanią i była Jugosławią, a także sieć lokalnych połączeń kabotażowych z Sycylią (tylko transport towarowy) i wyspami należącymi do archipelagu *Tremiti*.
- (39) Zasadnicza część ruchu pasażerskiego obsługiwanego przez przedsiębiorstwo *Adriatica* obejmowała połączenia międzynarodowe z Albanią oraz połączenia kabotażowe z wyspami należącymi do archipelagu *Tremiti* <sup>(17)</sup>. Jeżeli chodzi o przewóz towarów, ponad 90 % całkowitej wielkości przewozów zrealizowanych przez *Adriatica* stanowiły połączenia kabotażowe z Sycylią oraz połączenia międzynarodowe (te ostatnie stanowiły 67 % całości przewozów towarowych realizowanych przez przedsiębiorstwo) <sup>(18)</sup>.
- (40) Przedsiębiorstwo *Adriatica* podlegało konkurencji o zróżnicowanym poziomie na różnych obsługiwanych przez nie połączeniach.
- (41) Jeżeli chodzi o połączenia międzynarodowe:
- Połączenie Bari–Durrës (Albania) obsługiwało przedsiębiorstwo *Adriatica* i inne podmioty przez cały rok, w tym jeden operator z Unii (ale tylko w szczycie sezonu).
  - Połączenie Ankona–Split (Chorwacja) obsługiwały przedsiębiorstwo *Adriatica* i trzy inne podmioty, w tym od 2001 r. jeden podmiot z Unii (ale tylko w szczycie sezonu).
  - Połączenie Bari–Dubrownik (Chorwacja) przedsiębiorstwo *Adriatica* obsługiwało tylko w latach 1997–1998 wraz z jednym podmiotem spoza Unii.
  - Połączenie Bari–Bar (Czarnogóra) przedsiębiorstwo *Adriatica* obsługiwało tylko w latach 1997–1998 wraz z dwoma podmiotami spoza Unii.
  - Połączenie Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras (Grecja) przedsiębiorstwo *Adriatica* obsługiwało do 2004 r. (ale przerwano to w latach 2000–2004) <sup>(19)</sup> wraz z innymi podmiotami, w tym operatorami z Unii.
  - Na połączeniach Ankona–Durrës (Albania), Ankona–Bar (Czarnogóra) i Triest–Durrës (Albania) przedsiębiorstwo *Adriatica* nie miało żadnej konkurencji.
- (42) Jeżeli chodzi o połączenia kabotażowe:
- W zakresie połączeń z szeregiem wysp należących do archipelagu *Tremiti* przedsiębiorstwo *Adriatica* konkurowało z innymi podmiotami z Włoch, głównie w szczycie sezonu.
  - Na trasach połączeń towarowych Genua–Termini Imerese i Rawenna–Katania przedsiębiorstwo *Adriatica* konkurowało z innymi podmiotami z Włoch.
  - Na trasach połączeń towarowych Wenecja–Katania i Livorno–Katania przedsiębiorstwo *Adriatica* nie miało żadnej konkurencji.

#### 2.1.2. *Saremar*

- (43) Przedsiębiorstwo *Saremar* obsługiwało połączenia kabotażowe z wyspami położonymi na północny wschód i południowy zachód od Sardynii oraz połączenie międzynarodowe Santa Teresa Gallura–Bonifacio między Sardynią a Korsyką.
- (44) Na tych połączeniach żeglugowych udział przedsiębiorstwa *Saremar* w rynku przewozu osób wynosił 64 %, a w rynku przewozów towarowych 70 %.

<sup>(17)</sup> Na ogólną liczbę 596 943 pasażerów przewiezionych przez przedsiębiorstwo *Adriatica* w 2000 r., 397 146 osoby podróżowały na trasach w rejonie środkowego i południowego Adriatyku – w tym 334 639 między Włochami a Albanią – oraz 161 024 osoby na połączeniach z archipelagiem wysp *Tremiti*.

<sup>(18)</sup> Na 779 223 mb towarów przewiezionych przez przedsiębiorstwo *Adriatica* w 2000 r., 306 124 przypadają na połączenia w rejonie środkowego i południowego Adriatyku – w tym 235 542 między Włochami a Albanią – oraz 473 099 na połączenia z Sycylią.

<sup>(19)</sup> Na wniosek włoskiego Ministerstwa Transportu w październiku 1999 r. przedsiębiorstwo *Adriatica* zawiesiło działalność na trasie tego połączenia. W latach 2000–2004 przedsiębiorstwo *Adriatica* nie świadczyło usług na tej trasie własnymi statkami i ograniczyło swoją działalność do zapewnienia – na podstawie umów ze stronami trzecimi – przewozu osób objętego Konwencją międzynarodową z dnia 7 lutego 1970 r. o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), której *Adriatica* była stroną.



- (45) Poza połączeniem Santa Teresa Gallura–Bonifacio (o długości 10 mil morskich), połączenia obsługiwane przez Saremar (La Maddalena–Palau, Carloforte–Calasetta, Carloforte–Portovesme) były dość krótkie; odległości wynosiły średnio pięć mil morskich. W połączeniu z dzienną częstotliwością przepraw, nadawało to tym połączeniom charakter zbliżony do sieci przewozów podmiejskich. Zasadniczą funkcją tych połączeń jest zapewnienie zaopatrzenia oraz swobody poruszania mieszkańcom pobliskich wysp<sup>(20)</sup>. Specyfika tego rynku wiązało się również z występowaniem cech geograficznych oraz lokalnych warunków hydrometeorologicznych, które wymuszało użycie określonego rodzaju statków nieprzystosowanych do eksploatacji w innym miejscu dla innego rodzaju żeglugi.
- (46) Przedsiębiorstwo Saremar konkurowało z innymi podmiotami z Włoch w ramach trzech z czterech obsługiwanych połączeń, w tym połączenia między Sycylią i Korsyką.

#### 2.1.3. Toremar

- (47) Działalność przedsiębiorstwa Toremar dotyczyła połączeń kabotażowych między kontynentalną częścią kraju a wyspami Toskanii (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa i Giglio). Zasadniczo, przedsiębiorstwo obsługiwało sieć połączeń lokalnych, których częstotliwość oraz rozkład dostosowano do wymogów w zakresie zaopatrzenia i zapewnienia swobody poruszania ludności zamieszkującej wyspy. Charakterystyka sieci połączeń obsługiwanych przez Toremar pozwalała na porównanie jej do sieci przewozów podmiejskich.
- (48) W przypadku dwóch z sześciu połączeń obsługiwanych przez Toremar przez cały rok działały również inne podmioty z Włoch.

#### 2.1.4. Siremar

- (49) Przedsiębiorstwo Siremar utrzymywało połączenia o charakterze lokalnym pomiędzy portami Sycylii a otaczającymi ją mniejszymi wyspami (Wyspy Liparyjskie, Wyspy Pelagijskie, Wyspy Egadzkie, Ustica i Pantelleria).
- (50) Trasy połączeń z archipelagiem Wysp Liparyjskich znajdującym się na północ od Sycylii sięgały stałego lądu (Neapol). Ta sieć połączeń miała charakter wyłącznie lokalny. Przeprawy z reguły krótkie, częstotliwość oraz rozkład rejsów miały na celu spełnienie wymagań mieszkańców wysp w zakresie mobilności. Wyspy Eolskie, na których zamieszkuje 12 000 stałych mieszkańców, z czego 9 000 na największej wyspie archipelagu – Lipari, obsługiwane są przez pięć połączeń realizowanych przez przedsiębiorstwo Siremar z portu Milazzo na Sycylii. Przedsiębiorstwo Siremar świadczyło usługi przez cały rok promami pasażersko-samochodowymi lub jednostkami szybkimi przeznaczonymi do przewozu osób. Konkurencją dla przewozów realizowanych przez Siremar stanowił podmiot z Włoch obsługujący cztery z pięciu połączeń i eksploatujący promy pasażersko-samochodowe o niewielkich zdolnościach przewozowych oraz podmiot, który świadczył usługi konkurencyjne w segmencie połączeń szybkich, na trzech połączeniach poza sezonem i czterech w szczycie sezonu.
- (51) Jeżeli chodzi o połączenie z trzema wyspami archipelagu Wysp Egadzkiej, przedsiębiorstwo Siremar obsługiwało całoroczne połączenia z portu w Trapani na Sycylii za pomocą jednego promu pasażersko-samochodowego oraz dwóch jednostek szybkich. Na przedmiotowym rynku działały dwa włoskie podmioty prywatne – pierwsze z nich oferowało usługi obejmujące wyłącznie przewóz towarów, natomiast drugie obsługiwało połączenia szybkie.
- (52) na pozostałych połączeniach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Siremar obejmujących połączenia z portów sycylijskich Palermo i Agrigento nie występowała żadna konkurencja ze strony podmiotu prywatnego. Przedsiębiorstwo Siremar jest zatem jedynym przewoźnikiem, który spełnia wymagania mieszkańców tych wysp w zakresie mobilności.

#### 2.1.5. Caremar

- (53) Caremar obsługiwał sieć lokalnych połączeń morskich między portami położonymi w części kontynentalnej Zatoki Neapolitańskiej (Neapol, Sorrento i Pozzuoli) oraz Wyspami Partenopejskimi (Capri, Ischia, Procida) oraz między położonymi na kontynencie portami Formia i Anzio (Lacjum) oraz mniejszymi wyspami Ponza i Ventotene. Świadczone przez przedsiębiorstwo usługi miały zasadniczo na celu zapewnienie społecznościom lokalnym swobody poruszania się i były porównywalne z siecią przewozów podmiejskich ze względu na częstotliwość i rozkład, w szczególności w odniesieniu do połączeń w rejonie Zatoki Neapolitańskiej.
- (54) W rejonie Zatoki Neapolitańskiej Caremar konkurował z innymi podmiotami z Włoch obsługującymi połączenia Capri–Neapol, Capri–Sorrento, Ischia–Neapol i Procida–Neapol.
- (55) Nie występowała natomiast żadna konkurencja dla przedsiębiorstwa Caremar w przypadku połączeń z wyspami Ponza i Ventotene utrzymywanych przez przedsiębiorstwo przez cały rok i obsługiwanych promami pasażersko-samochodowymi. Przedsiębiorstwo miało jednak do czynienia z konkurencją ze strony jednego podmiotu prywatnego w zakresie przewozów szybkich na połączeniach Ponza–Formia i Ventotene–Formia.

<sup>(20)</sup> W przypadku czterech połączeń rozkładowych obsługiwanych przez przedsiębiorstwo, rejsy odbywały się średnio co godzinę, w godzinach 6–22.

## 2.2. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych

### 2.2.1. Ramy prawne

- (56) Aby wykonać wyrok z 2009 r., ramy prawne mające zastosowanie na szczeblu krajowym szczegółowo opisano w motywach 57–93.

#### 2.2.1.1. Przepisy niezbadane w decyzji z 2005 r.

— Dekrety królewskie nr 2081 i 2082 z dnia 7 grudnia 1936 r.

- (57) W dekretach królewskich nr 2081 i 2082 z dnia 7 grudnia 1936 r. („dekrety z 1936 r.”) ustanowiono szereg połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego (*linee di interesse nazionale*) oraz ustanowiono przepisy dotyczące interwencji finansowych niezbędnych do zapewnienia ich obsługi.
- (58) Aby zapewnić wymagany poziom usług w ramach połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego, w dekreście królewskim nr 2081 z dnia 7 grudnia 1936 r. („dekret nr 2081/1936”) ustanowiono cztery przedsiębiorstwa: Italia (z siedzibą w Genui), Lloyd Triestino (z siedzibą w Trieście), Tirrenia (z siedzibą w Neapolu) oraz Adriatica (z siedzibą w Wenecji). Na podstawie dekretu królewskiego nr 2082 z dnia 7 grudnia 1936 r. („dekret nr 2082/1936”) nowo utworzona spółka publiczna (*Finmare*) posiadałaby udziały większościowe w tych przedsiębiorstwach.
- (59) Połączenia mające znaczenie dla interesu narodowego pogrupowano w cztery sektory na podstawie kryterium geograficznego. Mimo że niektóre połączenia mające znaczenie dla interesu narodowego były połączeniami krajowymi między kontynentem a głównymi wyspami włoskimi, większość stanowiły połączenia międzynarodowe łączące Włochy z kontynentem amerykańskim i afrykańskim. Zgodnie z art. 3 ust. 4 dekretu nr 2081/1936 świadczenie usług morskich w każdym z tych czterech sektorów powierzono na okres dwudziestu lat (od dnia 1 stycznia 1937 r.) czterem nowo utworzonym przedsiębiorstwom w następujący sposób:
- sektor I (Ameryka) – Italia;
  - sektor II (Afryka za Kanałem Sueskim i Gibraltarskim, Azja za Kanałem Sueskim oraz Australia) – Lloyd Triestino;
  - sektor III (Morze Tyrreńskie i Libia, włoskie trasy żeglugowe, zachodnia część Morza Śródziemnego, Europa Północna za Cieśniną Gibraltarską) – Tirrenia;
  - sektor IV (Morze Adriatyckie i wschodnia część Morza Śródziemnego) – Adriatica.
- (60) W art. 6 dekretu nr 2081/1936 przewidziano możliwość późniejszego rozszerzenia listy połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego na podstawie dekretu ministerialnego, pod warunkiem że wszelkie nowe połączenia zostaną przydzielone przedsiębiorstwom utworzonym na podstawie dekretów z 1936 r.
- (61) Ten sam artykuł przewidywał, że jeżeli jest to konieczne dla świadczenia usług morskich w ramach przedmiotowych połączeń, wkład publiczny na rzecz wyżej wymienionych przedsiębiorstw może zostać przyznany na podstawie zamówień publicznych na usługi na okres dwudziestu lat. Ustalono zatem, że poziom dotacji publicznych określa się w zamówieniach publicznych na usługi obowiązujących przez dwadzieścia lat.
- (62) Zgodnie z art. 7 dekretu nr 2081/1936 wkład publiczny mógł być poddawany przeglądowi co cztery lata pod pewnymi warunkami. Celem tego przepisu było zapewnienie, aby przedsiębiorstwa obsługiwały ponad 75 % powierzonych im połączeń, a średnia marża zysku zapewniona im z tytułu ich działalności wynosiła 4 % – 8 %. W dekretach z 1936 r. nie określono ogólnego budżetu programu finansowania.
- (63) W dekreście królewskim nr 781 z dnia 12 maja 1938 r. przewidziano możliwość zmiany, w drodze dekretu ministerialnego, wykazu połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego określonego w art. 2 dekretu nr 2081/1936 (i zatwierdzonego dekretem ministerialnym z dnia 5 stycznia 1937 r.). W dekreście ministerialnym z dnia 20 grudnia 1938 r. wprowadzono pewne zmiany w wykazie połączeń.

(64) Zamówienia publiczne na usługi zawarte zgodnie z dekretem nr 2081/1936 wygasły w dniu 31 grudnia 1956 r. Ustawodawca włoski przedłużył następnie zamówienia do dnia 30 czerwca 1962 r. <sup>(21)</sup>.

— Ustawa nr 34 z dnia 5 stycznia 1953 r. i ustawa nr 178 z dnia 26 marca 1959 r.

(65) W ustawie nr 34 z dnia 5 stycznia 1953 r. („ustawa nr 34/1953”) i ustawie nr 178 z dnia 26 marca 1959 r. („ustawa nr 178/1959”) regulujące lokalne usługi w zakresie żeglugi pocztowej i handlowej upoważniono Ministerstwo Żeglugi Handlowej do ogłaszania przetargów na powierzenie prywatnym przedsiębiorstwom przewozu paczek i przesyłek listowych oraz świadczenia usług w zakresie handlu o charakterze wyłącznie lokalnym.

(66) W ustawie nr 34/1953 określono cztery dotowane sektory, w każdym z których świadczenie usług ma zostać przyznane w wyniku oddzielnych procedur przetargowych: a) Archipelag Toskański; b) Wyspy Partenopejskie i Poncjańskie; c) Wyspy Liparyjskie; d) Wyspy Egadzkie, Wyspy Pelagijskie, Ustica i Pantelleria. W ustawie nr 178/1959 dodano następujące sektory dotowane: e) środkowe Morze Adriatyckie; f) północne Morze Adriatyckie.

(67) Zgodnie z art. 4 ustawy nr 34/1953 dotacje przyznane przez państwo na świadczenie wyżej wymienionych usług należało uzgodnić w ramach zamówień publicznych na usługi obowiązujących przez dwadzieścia lat. Ten sam przepis obowiązywał w odniesieniu do połączeń objętych ustawą nr 178/1959.

— Ustawa nr 600 z dnia 2 czerwca 1962 r.

(68) W ustawie nr 600 z dnia 2 czerwca 1962 r. („ustawa nr 600/1962”) dokonano reorganizacji systemu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu morskiego we Włoszech.

(69) W szczególności art. 2 ustawy nr 600/1962 stanowił, że Ministerstwo Żeglugi Handlowej ma przyznać nowe zamówienia publiczne na usługi przedsiębiorstwom Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia i Adriatica. Zamówienia miały obowiązywać przez dwadzieścia lat i obejmować: (i) wykaz połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego; (ii) szczegółowe obowiązki świadczenia usługi publicznej nałożone na przedsiębiorstwa obsługujące te połączenia; oraz (iii) szczegółowe zasady dotyczące rekompensaty, jaką państwo mogłoby przyznać z tytułu obsługi przedmiotowych połączeń. Miały wejść w życie w dniu 1 lipca 1962 r.

(70) Całkowitą kwotę rekompensaty ze środków publicznych, która ma zostać przyznana wszystkim podmiotom, którym powierzono obsługę połączeń, określono w art. 6 ustawy nr 600/1962. Dotacja, która ma być przyznana każdemu podmiotowi, może podlegać przeglądowi co dwa lata w przypadku zmiany dochodów i kosztów podmiotu, z uwzględnieniem kryteriów wskazanych w art. 8 tej ustawy. W celu wprowadzenia zachęty w zakresie efektywności przewidziano, że wkład można skorygować w górę lub w dół, pod warunkiem że wartość bezwzględna zmian w niektórych pozycjach przychodów i wydatków określonych w ustawie przekroczy 1 % przychodu brutto. Zmiana może mieć wpływ tylko na nadwyżkę w ramach tej kwoty.

#### 2.2.1.2. Przepisy zbadane w decyzji z 2005 r.

— Ustawa nr 684/1974 i dekret prezydencki nr 501/1979

(71) W ustawie nr 684 z dnia 20 grudnia 1974 r. w sprawie restrukturyzacji usług transportu morskiego o zasięgu krajowym („ustawa nr 684/1974”) uchylono dekret nr 2081/1936 i ustawę nr 600/1962, jak również wszelkie sprzeczne lub niezgodne rozporządzenia i przewidziano rozwiązanie z dniem 31 grudnia 1974 r. umów zawartych na podstawie ustawy nr 600/1962.

(72) W ustawie nr 684/1974 wprowadzono rozróżnienie między połączeniami towarowymi (art. 4), liniami pasażerskimi (art. 6) oraz połączeniami z głównymi i mniejszymi wyspami włoskimi (art. 8).

(73) W odniesieniu do połączeń morskich z głównymi i mniejszymi wyspami włoskimi w art. 8 wymaga się przestrzegania wymogów dotyczących rozwoju gospodarczego i społecznego odnośnych regionów, w szczególności Mezzogiorno. W tym celu w tym samym artykule przewidziano, że przedsiębiorstwa z ówczesnej grupy Finmare, którym powierzono świadczenie takich usług, mają otrzymywać dotacje na podstawie zamówień publicznych na usługi zawieranych na okres dwudziestu lat.

<sup>(21)</sup> Zgodnie z dekretem z mocą ustawy nr 1379 z dnia 20 grudnia 1956 r., dekretem z mocą ustawy nr 444 z dnia 25 czerwca 1957 r., ustawą nr 351 z dnia 26 maja 1959 r., ustawą nr 32 z dnia 2 lutego 1961 r. i ustawą nr 40 z dnia 2 lutego 1962 r.

- (74) Zgodnie z art. 9 zamówienia publiczne na usługi musiały zawierać wykaz połączeń, które mają być obsługiwane, częstotliwość połączeń, rodzaj statków przeznaczonych do obsługi każdego połączenia oraz kwotę wkładu publicznego. Kwota ta mogła podlegać corocznemu przeglądowi, jeżeli co najmniej jeden z elementów kosztów uwzględnionych w obliczeniach wykazywałby zmianę większą niż 5 % w porównaniu z rokiem poprzednim.
- (75) W odniesieniu do połączeń pasażerskich art. 6 przewidywał zlikwidowanie połączeń pasażerskich obsługiwanych przez przedsiębiorstwa Italia, Lloyd Triestino, Adriatica i Tirrenia w terminie trzech lat od wejścia w życie ustawy (te usługi morskie sklasyfikowano w ustawie jako *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). W art. 7 uznano możliwość przyznania, na podstawie corocznych umów, rekompensaty zapewniającej równowagę ekonomiczną tych czterech przedsiębiorstw w odniesieniu do tych usług w ciągu wspomnianego trzyletniego okresu.
- (76) Jeżeli chodzi o połączenia towarowe, w art. 4 ustawy nr 684/1974 upoważniono Ministra Żeglugi Handlowej do przyznania przedsiębiorstwom należącym do grupy Finmare dotacji na uruchomienie nowych połączeń morskich (art. 4 lit. a) albo na obsługę połączeń istniejących (art. 4 lit. b)), w przypadku gdy te ostatnie nie są w stanie osiągnąć równowagi ekonomicznej. Oba rodzaje dotacji można było przyznać na maksymalnie pięć lat, a dotację odnoszącą się do istniejących połączeń należało przyznawać na podstawie corocznych umów.
- (77) W ustawie nr 684/1974 nie przewidziano ogólnego przydziału środków budżetowych dla poszczególnych programów finansowania, które w niej ustanowiono.
- (78) W dekrety prezydenckim nr 501 z dnia 1 czerwca 1979 r. wykonujący ustawę nr 684/1974 ze zmianami („dekret nr 501/1979”) <sup>(22)</sup> przewidziano szczegółowe zasady stosowania ustawy nr 684/1974. W art. 3 dekretu nr 501/1979 wyjaśniono, że aby przyznać rekompensaty przewidziane w art. 7 ustawy nr 684/1974, należy uwzględnić wszystkie krajowe i międzynarodowe połączenia pasażerskie obsługiwane przez przedsiębiorstwa Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia i Adriatica.
- (79) W art. 26 dekretu nr 501/1979 określono, że roczne rekompensaty dla połączeń pasażerskich (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) należy określać w oparciu o przewidywane koszty i przychody. Zgodnie z art. 35 tego dekretu przeglądu rekompensat dla połączeń towarowych można dokonywać co roku do dnia 30 czerwca, aby zapewnić równowagę ekonomiczną każde połączenia. W art. 9 dekretu nr 501/1979 określono poszczególne elementy, jakie należy uwzględnić przy obliczaniu dotacji wypłacanych na rzecz przedsiębiorstw zgodnie z art. 4 lit. b), art. 7 i 8 ustawy nr 684/1974.
- (80) W dekrety nr 501/1979 określono również, że czas odpłynięcia i przybycia w przypadku każdego połączenia obsługiwanego przez przedsiębiorstwa musi zostać zatwierdzony dekretem ministerialnym i zobowiązano przedsiębiorstwa do zastąpienia statków mających więcej niż 18 lat, chyba że obowiązek ten zostały wyraźnie zniesiony przez ministerstwo. Ponadto eksploatowane statki musiały być indywidualnie przypisane do poszczególnych połączeń objętych usługami publicznymi. Takie zobowiązanie, które wymuszało na przedsiębiorstwach konieczność okresowego odnawiania floty, stanowiło zobowiązanie szczególne dla przedsiębiorstw.
- (81) W art. 40 dekretu nr 501/1979 minister właściwy do spraw marynarki handlowej został upoważniony do ustalenia świadczenia, poza usługami zwykłymi, usług dodatkowych, mających na celu zaspokojenie potrzeb nadzwyczajnych związanych z interesem publicznym lub uwzględnienia wzrostu ruchu.
- Ustawa nr 169 z dnia 19 maja 1975 r.
- (82) W ustawie nr 169 z dnia 19 maja 1975 r. w sprawie usług morskich pocztowych i handlowych o charakterze lokalnym („ustawa nr 169/1975”) dokonano reorganizacji systemu świadczenia publicznych usług pocztowych i handlowych o charakterze lokalnym.
- (83) W szczególności w art. 1 przewidziano utworzenie trzech przedsiębiorstw regionalnych, a mianowicie Caremar, Siremar i Toremar, i temu ostatniemu powierzono obowiązki świadczenia usługi publicznej w zakresie przewozu przesyłek listowych i paczek, a także świadczenie usług w zakresie handlu o charakterze wyłącznie lokalnym. W art. 1 zobowiązano również przedsiębiorstwo Tirrenia do zachowania co najmniej 51 % udziału w kapitale podstawowym każdego z tych przedsiębiorstw. W art. 2 ustawy nr 169/1975 upoważniono Ministra Żeglugi Handlowej do przyznawania przedsiębiorstwom regionalnym dotacji ustalonych w zamówieniach publicznych na usługi na okres 20 lat.

<sup>(22)</sup> Ustawą nr 373 z dnia 23 czerwca 1977 r. w sprawie restrukturyzacji usług transportu morskiego o zasięgu krajowym.

— Ustawa nr 856 z dnia 5 grudnia 1986 r.

- (84) W ustawie nr 856 z dnia 5 grudnia 1986 r. w sprawie zasad restrukturyzacji floty publicznej (grupa Finmare) i ustaleń interwencyjnych w odniesieniu do floty prywatnej („ustawa nr 856/1986”) przewidziano pewne zmiany systemu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu morskiego.
- (85) W szczególności w art. 1 określono, że przynoszące straty połączenia towarowe mające zasadnicze znaczenie dla gospodarki krajowej mają zostać objęte przez państwo programem restrukturyzacji i wsparcia finansowego. W art. 2 przewidziano przyznanie dotacji na rozpoczęcie działalności na maksymalny okres pięciu lat (począwszy od dnia 1 stycznia 1985 r.) w odniesieniu do tych połączeń. W przypadku nabycia nowego statku przyznawano pięcioletnią dotację na rozpoczęcie działalności ograniczoną do kwoty inwestycji (odpis amortyzacyjny i odsetki).
- (86) W odniesieniu do połączeń z małymi i dużymi wyspami, w art. 11 zmieniono kryteria obliczenia dotacji. W szczególności dotacja wyrównawcza miała być obliczana na podstawie różnicy między przychodami a kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem usługi, ustalonymi w odniesieniu do średnich i obiektywnych parametrów, i musiała uwzględniać rozsądny zwrot z zainwestowanego kapitału. Zamówienia publiczne na usługi musiały zawierać szczególne informacje na temat elementów, które należy uwzględnić przy obliczaniu wysokości dotacji, wraz z pełnym wykazem dotowanych połączeń, częstotliwości rejsów i statku, który ma być wykorzystywany. Dotacje miały być zatwierdzane przez ministrów żeglugi handlowej, zaangażowania kapitałowego państwa i skarbu państwa. W ust. 7 określono, że dodatkową dotację można przyznać na okres pierwszych pięciu lat, aby zapewnić równowagę ekonomiczną beneficjentów.
- (87) Zgodnie z art. 13 obsługa połączeń morskich w północnej części Morza Adriatyckiego z wybrzeżem Istrii przez przedsiębiorstwo Lloyd Triestino musiała zostać przekazana przedsiębiorstwu Adriatica. Ponadto zgodnie z ust. 4 tego artykułu połączenia mieszane istniejące w dniu 1 stycznia 1986 r. i obsługiwane przez przedsiębiorstwo Adriatica<sup>(23)</sup> zostały objęte przepisami art. 8 i 9 ustawy nr 684/1974 i ich kolejnych zmian (które dotyczą połączeń z dużymi i małymi włoskimi wyspami). W rezultacie art. 11 ustawy nr 856/1986 zaczął mieć również zastosowanie do połączeń międzynarodowych obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Adriatica.
- (88) W art. 15 ustawy nr 856/1986 przewidziano utworzenie publicznego przedsiębiorstwa regionalnego (Saremar), któremu powierzono świadczenie usług pocztowych i usług w zakresie handlu, które wykonywało wcześniej przedsiębiorstwo Tirrenia, między Sycylią, Korsyką i pobliskimi niewielkimi wyspami.
- (89) Art. 12 ustawy nr 856/1986 stanowił, że stawki za usługę miały być ustalane dekretem ministerialnym na wniosek samych przedsiębiorstw. Mieszkańcy i pracownicy migrujący korzystali ze stawek preferencyjnych.
- (90) Podobnie jak w przypadku ustawy nr 684/1974, w ustawie nr 856/1986 nie określono ogólnego przydziału środków budżetowych na programy finansowania, których dotyczyła.

— Dekret z mocą ustawy nr 77 z dnia 4 marca 1989 r. przekształcony w ustawę na podstawie ustawy nr 160 z dnia 5 maja 1989 r.

- (91) Ostatnie zmiany w ramach prawnych mających zastosowanie do umów wstępnych, dotyczące zarówno przewozu osób, jak i transportu towarowego, zostały wprowadzone dekretem z mocą ustawy nr 77 z dnia 4 marca 1989 r. w sprawie doraźnych przepisów dotyczących transportu morskiego i koncesji na jego wykonywanie („dekret z mocą ustawy nr 77/1989”) przekształconym w ustawę na podstawie ustawy nr 160 z dnia 5 maja 1989 r.
- (92) W szczególności w art. 9 dekretu z mocą ustawy nr 77/1989 przewidziano, że od dnia 1 stycznia 1990 r. połączenia uznane za niezbędne, aby zapewnić przewóz osób i transport towarowy, mogą otrzymywać dotację wyrównawczą. Połączenia, które mają być obsługiwane i częstotliwość rejsów miały określać organy publiczne na podstawie propozycji technicznych przedstawianych przez przedsiębiorstwa, którym powierzono wykonanie usługi i które musiały co pięć lat przedkładać w tym celu plan dotyczący świadczonych usług.
- (93) Jeżeli chodzi o połączenia z wyspami, w art. 9 ust. 3 ustanowiono również, że kwotę dotacji wyrównawczej należało ustalać w zamówieniach publicznych na usługi, przyjmując za punkt odniesienia średnie i obiektywne parametry wynikające ze stawek stosowanych przez krajowe przedsiębiorstwo kolejowe (*Ferrovie dello Stato*) w odniesieniu do równoważnych połączeń i odległości.

<sup>(23)</sup> W szczególności połączenia między Triestem i innymi portami we włoskim regionie Friuli-Wenecja Julijska oraz między zachodnim i wschodnim wybrzeżem środkowego i dolnego Morza Adriatyckiego, jak również między Morzem Jońskim a wschodnią częścią Morza Śródziemnego.

### 2.2.2. Umowy wstępne

- (94) Umowy wstępne oznaczają zamówienia publiczne na usługi udzielone w lipcu 1991 r. przez państwo włoskie każdemu z pięciu przedsiębiorstw regionalnych byłej grupy Tirrenia. Umowy te były identyczne w przypadku wszystkich przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwa Tirrenia. Na podstawie art. 2 umowy wstępne obowiązywały z mocą wsteczną ze skutkiem od dnia 1 stycznia 1989 r. i miały wygasnąć w dniu 31 grudnia 2008 r. W umowach wstępnych przewidziano jednak zastosowanie postanowień doraźnych do celów ustanowienia zasad współpracy gospodarczej na lata 1989, 1990 i 1991, które nie stanowią przedmiotu niniejszej decyzji.
- (95) Zgodnie z postanowieniami art. 3 umów wstępnych wysokość rocznej dotacji ustalana była na podstawie wniosku przedłożonego przez beneficjenta w lutym każdego okresu obrachunkowego. Wniosek ten był przedmiotem konsultacji międzyministerialnych, a następnie został zatwierdzony w maju w drodze dekretu ministerialnego. Roczna dotacja miała na celu umożliwienie przedsiębiorstwu pokrycia strat wynikających z ujemnego salda kosztów i przychodów operacyjnych.
- (96) W art. 5 umów wstępnych określono szczegółowo poszczególne elementy przychodów i kosztów, które należy wziąć pod uwagę przy obliczaniu rekompensaty, a także zwrotu z zainwestowanego kapitału, zgodnie z art. 11 ustawy nr 856/1986.

### 2.2.3. Plany pięcioletnie

- (97) W art. 1 umów wstępnych przewidziano, że w planach pięcioletnich powinny być określone połączenia i porty, które będą stanowiły przedmiot obsługi, rodzaj oraz zdolność przewozową jednostek pływających przeznaczonych do obsługi przedmiotowych połączeń morskich, częstotliwości rejsów oraz obowiązujące stawki opłat, w tym stawki ulgowe, w szczególności dla stałych mieszkańców regionów wyspiarskich.
- (98) Pierwszy plan pięcioletni (1990–1994) został zatwierdzony dekretem ministerialnym z dnia 29 maja 1990 r. i zastosowany z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 1990 r. W drugim planie obejmującym okres 1995–1999, który został zatwierdzony dekretem z dnia 14 maja 1996 r., nie wprowadzono żadnych zmian w kwestiach obsługiwanych połączeń i ich częstotliwości.
- (99) W chwili przyjęcia decyzji z 2005 r. trzeci plan (obejmujący okres 2000–2004), przedłożony władzom włoskim przez przedsiębiorstwa we wrześniu 1999 r., nie został jeszcze zatwierdzony. W oczekiwaniu na przyjęcie wspomnianego planu, na podstawie dekretu z dnia 8 marca 2000 r. przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia zostały upoważnione do utrzymania usług, o których mowa w art. 9 ustawy nr 160/1989, w warunkach uzgodnionych w planie pięcioletnim na lata 1994–1999 obowiązującym w 1999 r.
- (100) W następstwie stwierdzenia nieważności decyzji z 2005 r. władze włoskie poinformowały Komisję, że zamiast formalnego przyjęcia planów pięcioletnich na lata 2000–2004 i 2005–2008 zastosowały doraźne środki racjonalizatorskie mające na celu lepsze dostosowanie usług do potrzeb społeczności lokalnych jednak bez wprowadzania istotnych zmian w systemie świadczenia usług publicznych. Władze włoskie wyjaśniły, że planowanie na dłuższy okres nie było już możliwe ze względu na obawy związane z budżetem.

### 2.2.4. Roczna rekompensata

#### 2.2.4.1. Rekompensata oceniona na podstawie decyzji z 2005 r.

- (101) Roczna dotacja odpowiadała wysokości straty netto w ramach świadczenia usług, o których mowa w planie pięcioletnim, powiększonej o kwotę zmienną odpowiadającą wysokości zwrotu z zainwestowanego kapitału. Strata z działalności operacyjnej netto wynikała z przychodów uzyskanych w trakcie okresu i kosztów poniesionych w ramach obsługi tras.
- (102) W umowach wstępnych przewidziano roczną dotację wyrównawczą, która miała być wypłacana według następujących zasad:
- zaliczka w wysokości 70 % kwoty dotacji przyznanej w poprzednim roku, wypłacana w marcu każdego roku;
  - druga wypłata w czerwcu każdego roku równa 20 % tej dotacji;
  - ewentualne wyrównanie, na koniec roku, odpowiadało różnicy pomiędzy wypłaconymi kwotami a ujemnym bilansem kosztów i przychodów operacyjnych w bieżącym roku. W przypadku otrzymania przez przedsiębiorstwo kwoty, która przekraczałaby koszt netto świadczonych usług (przychody minus straty), miało ono obowiązek zwrócić różnicę w terminie 15 dni od daty zatwierdzenia bilansu.
- (103) Elementy kosztów uwzględniane do celów obliczania rocznej rekompensaty obejmowały: prowizję agencji/koszty nabycia, opłaty portowe/opłaty przestojowe i pozostałe koszty związane z ruchem, koszty operacyjne, amortyzację, opłaty finansowe netto, koszty administracyjne i inne koszty. Te koszty elementów, zamieszczone w załączniku do umów wstępnych, były takie same w przypadku wszystkich przedsiębiorstw regionalnych.

(104) Koszty operacyjne obejmowały koszty załogi, konserwacji, ubezpieczenia, paliwa i olejów mineralnych. Pozycja „administracja” obejmowała koszty personelu naziemnego i pomieszczeń administracyjnych.

(105) Zgodnie z danymi przedstawionymi przez władze włoskie koszty przedsiębiorstw regionalnych (w mln ITL) oraz kwota dotacji w latach 1992–2001 <sup>(24)</sup> kształtowały się następująco <sup>(25)</sup>.

#### Adriatica

Elementy kosztów	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Prowizje agencji itp.	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
Opłaty portowe itp.	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
Koszty operacyjne	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
Amortyzacja	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
Koszty finansowe netto	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
Administracja	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
Inne koszty	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
<b>Koszty ogółem (A)</b>	<b>127 018,0</b>	<b>124 191,0</b>	<b>158 533,0</b>	<b>166 334,0</b>	<b>170 095,0</b>	<b>174 331,0</b>	<b>175 809,0</b>	<b>151 109,0</b>	<b>137 256,0</b>	<b>183 819,8</b>
Przychody operacyjne (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
<b>Zysk netto (B - A)</b>	<b>- 62 246,0</b>	<b>- 44 475,0</b>	<b>- 78 209,0</b>	<b>- 71 220,0</b>	<b>- 74 673,0</b>	<b>- 79 336,0</b>	<b>- 61 599,0</b>	<b>- 24 706,0</b>	<b>- 27 470,0</b>	<b>- 28 203,7</b>
Zwrot z zainwestowanego kapitału	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
<b>Kwota rocznej dotacji</b>	<b>70 504,0</b>	<b>55 090,0</b>	<b>86 028,0</b>	<b>80 524,0</b>	<b>82 608,0</b>	<b>85 124,0</b>	<b>66 870,0</b>	<b>28 352,0</b>	<b>31 847,0</b>	<b>34 351,4</b>

#### Saremar

Elementy kosztów	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Prowizje agencji itp.	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
Opłaty portowe itp.	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
Koszty operacyjne	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
Amortyzacja	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
Koszty finansowe netto	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Administracja	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
Inne koszty	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
<b>Koszty ogółem (A)</b>	<b>33 519,0</b>	<b>35 938,0</b>	<b>35 295,2</b>	<b>34 605,7</b>	<b>34 973,2</b>	<b>36 653,4</b>	<b>39 602,0</b>	<b>40 218,8</b>	<b>36 299,6</b>	<b>31 105,6</b>
Przychody operacyjne (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
<b>Zysk netto (B - A)</b>	<b>- 26 055,0</b>	<b>- 27 573,0</b>	<b>- 25 911,4</b>	<b>- 23 209,1</b>	<b>- 23 439,7</b>	<b>- 24 906,7</b>	<b>- 27 858,0</b>	<b>- 27 793,2</b>	<b>- 23 647,6</b>	<b>- 17 649,5</b>

<sup>(24)</sup> Władze włoskie przedstawiły koszty z 2001 r. w tys. EUR. Do celów tych tabel przeliczono je na ITL, stosując kurs wymiany dla EUR przyjęty przez Radę Unii Europejskiej ze skutkiem od dnia 1 stycznia 1999 r., tj. 1 EUR = 1 936,27 ITL.

<sup>(25)</sup> Dane pochodzą z opracowania przygotowanego przez Price Waterhouse Coopers *Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999* („Ocena kryteriów sporządzania rachunku wyników na potrzeby wewnętrzzakładowe w podziale na połączenia, z uwzględnieniem czynnika sezonowości, dotyczących okresów obrachunkowych 1992–1999”), uzupełnionego przez władze włoskie danymi dotyczącymi lat 2000 i 2001. W opracowaniu tym odtworzono zapisy księgowe na poziomie analitycznym prowadzone przez spółki należące do Grupy Tirrenia i oceniono koszty i przychody operacyjne w odniesieniu do każdego połączenia.

Elementy kosztów	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Zwrot z zainwestowanego kapitału	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
<b>Kwota rocznej dotacji</b>	<b>27 397,0</b>	<b>30 214,0</b>	<b>27 517,6</b>	<b>24 990,7</b>	<b>25 000,1</b>	<b>26 079,5</b>	<b>28 831,0</b>	<b>28 532,0</b>	<b>24 475,6</b>	<b>18 725,1</b>

### Toremar

Elementy kosztów	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Prowizje agencji itp.	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
Oplaty portowe itp.	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
Koszty operacyjne	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
Amortyzacja	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
Koszty finansowe netto	- 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
Administracja	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
Inne koszty	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
<b>Koszty ogółem (A)</b>	<b>43 511,0</b>	<b>44 907,0</b>	<b>47 696,6</b>	<b>47 987,3</b>	<b>50 516,1</b>	<b>48 905,1</b>	<b>50 801,0</b>	<b>47 840,1</b>	<b>45 675,0</b>	<b>44 903,1</b>
Przychody operacyjne (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
<b>Zysk netto (B - A)</b>	<b>- 16 105,0</b>	<b>- 14 157,0</b>	<b>- 14 937,0</b>	<b>- 16 018,8</b>	<b>- 18 032,8</b>	<b>- 17 704,3</b>	<b>- 20 805,0</b>	<b>- 15 478,1</b>	<b>- 11 098,0</b>	<b>- 9 329,5</b>
Zwrot z zainwestowanego kapitału	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
<b>Kwota rocznej dotacji</b>	<b>17 472,0</b>	<b>16 302,0</b>	<b>16 249,1</b>	<b>17 426,8</b>	<b>19 317,8</b>	<b>18 640,8</b>	<b>21 523,0</b>	<b>16 066,2</b>	<b>13 091,0</b>	<b>12 363,1</b>

### Siremar

Elementy kosztów	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Prowizje agencji itp.	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
Oplaty portowe itp.	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
Koszty operacyjne	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
Amortyzacja	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
Koszty finansowe netto	- 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
Administracja	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
Inne koszty	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
<b>Koszty ogółem</b>	<b>79 543,0</b>	<b>75 845,0</b>	<b>78 549,7</b>	<b>80 947,5</b>	<b>85 934,6</b>	<b>97 536,9</b>	<b>106 563,1</b>	<b>110 611,1</b>	<b>102 881,1</b>	<b>114 106,7</b>
Przychody operacyjne (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
<b>Zysk netto (B - A)</b>	<b>- 52 640,0</b>	<b>- 45 401,0</b>	<b>- 45 704,0</b>	<b>- 47 100,5</b>	<b>- 53 210,6</b>	<b>- 62 333,4</b>	<b>- 69 318,3</b>	<b>- 70 336,9</b>	<b>- 59 546,1</b>	<b>- 66 792,4</b>
Zwrot z zainwestowanego kapitału	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
<b>Kwota rocznej dotacji</b>	<b>55 514,0</b>	<b>50 735,0</b>	<b>49 040,0</b>	<b>51 464,2</b>	<b>57 099,0</b>	<b>65 488,5</b>	<b>71 917,6</b>	<b>72 548,1</b>	<b>63 486,1</b>	<b>71 040,6</b>



## Caremar

Elementy kosztów	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Prowizje agencji itp.	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
Opłaty portowe itp.	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
Koszty operacyjne	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
Amortyzacja	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
Koszty finansowe netto	- 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
Administracja	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
Inne koszty	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
<b>Koszty ogółem</b>	<b>59 987,0</b>	<b>63 737,0</b>	<b>69 365,7</b>	<b>71 389,6</b>	<b>71 404,3</b>	<b>73 752,0</b>	<b>77 143,0</b>	<b>74 172,0</b>	<b>70 114,0</b>	<b>68 316,83</b>
Przychody operacyjne (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
<b>Zysk netto (B - A)</b>	<b>- 39 444,0</b>	<b>- 40 927,0</b>	<b>- 43 894,8</b>	<b>- 46 869,7</b>	<b>- 44 790,6</b>	<b>- 43 332,0</b>	<b>- 45 223,0</b>	<b>- 43 275,5</b>	<b>- 37 520,0</b>	<b>- 34 938,83</b>
Zwrot z zainwestowanego kapitału	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
<b>Kwota rocznej dotacji</b>	<b>39 470,0</b>	<b>42 465,0</b>	<b>45 584,8</b>	<b>49 042,9</b>	<b>46 658,0</b>	<b>44 848,9</b>	<b>46 510,0</b>	<b>44 262,1</b>	<b>39 811,0</b>	<b>38 402,24</b>

(106) Jeżeli chodzi o zwrot z zainwestowanego kapitału, kwoty bezwzględne dostępne są dla całego okresu (1992–2001). Ponadto Włochy przedstawiły Komisji stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału zaakceptowaną w latach 1998–2001, wykazując, że w tych latach różniła się ona w takim samym zakresie jak inflacja i stopa procentowa, 1,6–8 %.

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

(107) Ponadto Włochy przedstawiły księgi rachunkowe każdego przedsiębiorstwa z lat 1992–2001 w podziale na połączenia i wyjaśniły czynniki, które w przypadku każdego z przedsiębiorstw wpłynęły na poziomy kosztów, a w rezultacie na rekompensatę.

(108) W szczególności w przypadku przedsiębiorstwa Adriatica połączenia międzynarodowe z byłą Jugosławią oraz Albanią ulegały znacznym zmianom pod względem natężenia ruchu z roku na rok z uwagi na sytuację polityczną w regionie. Władze włoskie uzasadniły znaczne wahania kwoty rocznych dotacji (ostatni wiersz) wahaniami kosztów operacyjnych netto związanych z obsługą połączeń międzynarodowych z Albanią i byłą Jugosławią, w ramach których usługi były zawieszane ze względu na sytuację polityczną na Bałkanach. Ponadto zawieszenie w 2000 r. połączeń z Grecją przyczyniło się do obniżenia kosztów operacyjnych. Koszty operacyjne netto oraz zapotrzebowanie na roczną dotację w przypadku połączeń kabotażowych w rejonie archipelagu Wysp Tremiti utrzymały się ogólnie na stałym poziomie w latach 1992–2001.

(109) W przypadku Saremar relatywna stabilność kosztów operacyjnych w latach 1992–2001 wynika z charakteru usług świadczonych przez przedsiębiorstwo, obejmujących zasadniczo połączenia kabotażowe między Sardinią a otaczającymi ją wyspami i zaspokajających przede wszystkim potrzeby społeczności lokalnych, przez co nie podlegały one znacznym wahaniam podaży i popytu. Usługi świadczone przez przedsiębiorstwo zasadniczo nie uległy zmianom

pod względem częstotliwości i rozkładu od czasu wejścia w życie <sup>(26)</sup> umów wstępnych i pozostawały praktycznie niezmiennie we wszystkich latach. Sytuacja ta tłumaczy stosunkowo stały poziom rocznej dotacji, jaką otrzymywało przedsiębiorstwo Saremar.

- (110) Toremar obsługiwało połączenia lokalne z Wyspami Toskańskimi – połączenia te podlegały niewielkim wahaniom podaży i popytu, co uzasadnia relatywny brak zmienności kosztów. Usługi oferowane przez spółkę publiczną w 2000 r. nie różniły się pod względem częstotliwości i rozkładu od usług oferowanych w 1992 r. <sup>(27)</sup> i pozostawały w dużej mierze niezmiennie przez cały rok, niezależnie od sezonowych wahań popytu. Stawka rocznej dotacji utrzymywała się na przestrzeni lat raczej na stałym poziomie.
- (111) Uznano, że usługi świadczone przez Siremar mają charakter porównywalny do usług świadczonych przez przedsiębiorstwa Saremar i Toremar: podaż utrzymała się na stałym poziomie od czasu wejścia w życie umów o świadczenie usług publicznych i wahania sezonowe miały na nią niewielki wpływ. Wysokie koszty operacyjne przedsiębiorstwa w stosunku do jego przychodów wyjaśniono liczbą tras (18 regularnych połączeń) obsługiwanych, aby spełnić wymagania mieszkańców 14 wysp okalających Sycylię w zakresie mobilności.
- (112) Jeżeli chodzi o przedsiębiorstw Caremar, świadczone przez nie usługi zasadniczo nie uległy zmianom od czasu wejścia w życie umowy z państwem <sup>(28)</sup>. Wzrostowi kosztów operacyjnych towarzyszył wzrost przychodów z obsługiwanych połączeń, co umożliwiło utrzymanie rocznej dotacji na stosunkowo stałym poziomie.

#### 2.2.4.2. Rekompensata w następstwie stwierdzenia nieważności decyzji z 2005 r.

- (113) W następstwie stwierdzenia nieważności decyzji z 2005 r. Włochy uzupełniły informacje na temat rekompensaty, jaką przedsiębiorstwa regionalne otrzymały w okresie 2002–2008. W szczególności przedstawiły: (i) koszty poniesione w ramach obsługi tras objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych; (ii) stratę netto w ramach świadczenia usług; (iii) bezwzględne kwoty zwrotu z zainwestowanego kapitału; (iv) kwota rocznej dotacji przyznanej przedsiębiorstwom.
- (114) Podczas spotkania z Komisją w czerwcu 2012 r. Włochy potwierdziły również, że pozycje kosztów uwzględnione podczas obliczania rekompensaty nie uległy zmianie od 1991 r.
- (115) Przedstawiono następujące dane (w tys. EUR):

#### Adriatica

Rok	(A) Koszty ogółem	(B) Przychody operacyjne	(C) Zysk netto (B - A)	Zwrot z zainwestowanego kapitału	Kwota rocznej dotacji
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 <sup>(1)</sup>	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	nd.	nd.
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	nd.	nd.
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	nd.	nd.
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	nd.	nd.
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	nd.	nd.

<sup>(1)</sup> Od czasu przejścia przez przedsiębiorstwo Tirrenia bieżącej działalności przedsiębiorstwa Adriatica na podstawie decyzji z dnia 18 marca 2004 r., niektóre dane na temat przedsiębiorstwa Adriatica od 2004 r. są niedostępne.

<sup>(26)</sup> W 1992 r. przedsiębiorstwo Saremar wykonało ogółem 18 000 rejsów na czterech obsługiwanych przez nie trasach. W 2000 r. liczba rejsów wynosiła około 20 000.

<sup>(27)</sup> W 2000 r. przedsiębiorstwo Toremar zrealizowało łącznie 9 097 rejsów w ramach swojej sieci połączeń, natomiast w 1992 r. – 8 300.

<sup>(28)</sup> W 2000 r. przedsiębiorstwo Caremar zrealizowało 12 872 rejsów na obsługiwanych połączeniach (w 1992 r. – 15 650).

**Saremar**

Rok	(A) Koszty ogółem	(B) Przychody operacyjne	(C) Zysk netto (B - A)	Zwrot z zainwestowanego kapitału	Kwota rocznej dotacji
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

**Toremar**

Rok	(A) Koszty ogółem	(B) Przychody operacyjne	(C) Zysk netto (B - A)	Zwrot z zainwestowanego kapitału	Kwota rocznej dotacji
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

**Siremar**

Rok	(A) Koszty ogółem	(B) Przychody operacyjne	(C) Zysk netto (B - A)	Zwrot z zainwestowanego kapitału	Kwota rocznej dotacji
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

## Caremar

Rok	(A) Koszty ogółem	(B) Przychody operacyjne	(C) Zysk netto (B - A)	Zwrot z zainwestowanego kapitału	Kwota rocznej dotacji
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) Zdaniem władz włoskich zmiany poszczególnych elementów kosztów przedsiębiorstw regionalnych na przestrzeni czasu wynikały przede wszystkim z czynników zewnętrznych, takich jak inflacja i zmiany stóp procentowych, które wpływają nie tylko na ceny na rynku, ale również na oczekiwaną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału. W celu obliczania wspomnianej wyżej stopy wzięto pod uwagę stopy procentowe banków i średnie stopy oprocentowania pożyczek dla sektora okrętowego.
- (117) Jeżeli chodzi o stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, Włochy przekazały Komisji stopy zaakceptowane w latach 2002–2003, ale nie były w stanie przedstawić stóp dla okresu 2004–2008.

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

- (118) Włochy przedstawiły również Komisji księgi rachunkowe przedsiębiorstwa Tirrenia dla każdego połączenia obejmujące okres od 2004 r., aby określić koszty poniesione przez to przedsiębiorstwo w ramach obsługi połączeń krajowych/międzynarodowych obsługiwanych wcześniej przez przedsiębiorstwo Adriatica. Podkreślono jednak, że wartości te należy traktować wyłącznie jako szacunek faktycznych kosztów poniesionych na każdym połączeniu, biorąc pod uwagę, że niektórych uwzględnionych elementów kosztów nie można było rozdzielić na połączenia.
- (119) Na podstawie tych informacji wyniki przedsiębiorstwa Tirrenia (w EUR) na trasach połączeń międzynarodowych obsługiwanych wcześniej przez przedsiębiorstwo Adriatica kształtowały się następująco:

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

## 2.2.5. Inwestycje przewidziane w planach pięcioletnich i w biznesplanie

- (120) Poza wskazaniem obsługiwanych połączeń i wymaganej częstotliwości w planach pięcioletnich określono również inwestycje, jakie beneficjenci zamierzali przeprowadzić w danym okresie, aby zagwarantować obsługę przedmiotowych połączeń. Na etapie postępowania wyjaśniającego, Komisja starała się w szczególności ustalić sposób, w jaki uwzględniano koszty zakupu i amortyzacji statków do celów określenia kwoty rocznej dotacji.

- (121) Komisja chciała również sprawdzić, czy dodatkowe inwestycje planowane w odniesieniu do przedsiębiorstw regionalnych byłej Grupy Tirrenia w biznesplanie przyjętym przez przedsiębiorstwo Tirrenia w marcu 1999 r. na okres 1999–2002 zawierały element pomocy. Główne cele biznesplanu były następujące:
- umożliwienie przedsiębiorstwom dostosowania się do zmienionych warunków będących efektem liberalizacji włoskiego rynku kabotażowego (1 stycznia 1999 r.) i przygotowanie ich na wygaśnięcie w 2008 r. zawartych z państwem umów wstępnych;
  - ograniczenie kosztów usług świadczonych w ramach wyżej wspomnianych umów wstępnych;
  - wspieranie rozwoju grupy i lepsze wykorzystanie dostępnych zasobów;
  - stworzenie warunków umożliwiających prywatyzację przedsiębiorstw.
- (122) Biznesplan obejmował zmiany w zakresie niezbędnych inwestycji w usługi objęte umowami wstępnymi, które miały zostać wykorzystane do celów wycofywania z użytkowania przestarzałych statków, zbycia innych jednostek pływających w obrębie grupy oraz nowe inwestycje na łączną kwotę 700 mld ITL (około 361,5 mln EUR) <sup>(29)</sup>.

### 2.3. Preferencyjne zasady opodatkowania

- (123) W dekreście z mocą ustawy nr 504 z dnia 26 października 1995 r. wprowadzono pewnie preferencyjny system opodatkowania olejów mineralnych wykorzystywanych jako paliwo w żegludze. Zgodnie z art. 63 ust. 3 tego dekretu ograniczono akcyzę na smary wykorzystywane na statku.
- (124) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła pewne obawy w związku z zasadami stosowania tego udogodnienia podatkowego wobec statków przebywających w portach włoskich w celach remontowo-konserwacyjnych. Komisja chciała ustalić, czy wspomniany wyżej przepis nie powodował dyskryminacji innych przedsiębiorstw żeglugowych, których statki znalazły się w podobnej sytuacji.

## 3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

### 3.1. Uwagi przedstawione przed przyjęciem decyzji z 2005 r.

#### 3.1.1. Uwagi przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia

- (125) Przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia przekazały swoje uwagi na temat decyzji o wszczęciu postępowania pismem z dnia 22 listopada 1999 r. Przedsiębiorstwa podważyły przede wszystkim nową kwalifikację rekompensaty wypłacanej zgodnie z umowami wstępnymi jako pomocy, a zatem zasadność decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego. Utrzymywały w szczególności, że Komisja znacznie wcześniej poinformowano o istnieniu systemu rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych i że nigdy nie zgłosiła ona w tej kwestii jakichkolwiek zastrzeżeń. Stwierdziły również, że kwota rocznej rekompensaty wypłacanej spółkom publicznym była ściśle proporcjonalna i ograniczona do dodatkowego kosztu netto wynikającego z obowiązków świadczenia usługi publicznej. W związku z tym uznano, że taka płatność nie ograniczała konkurencji z innymi uczestnikami rynku.
- (126) Jednocześnie przedsiębiorstwa Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar wniosły do Sądu skargę o stwierdzenie nieważności na podstawie art. 263 ust. 4 TFUE (zob. również motyw 5).

#### 3.1.2. Uwagi podmiotów prywatnych

- (127) Komisja otrzymała uwagi od różnych podmiotów prywatnych konkurujących na szeregu tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwa Caremar, Saremar i Toremar. Może podsumować je w następujący sposób:
- przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia prowadziły na połączeniach, na których konkurencja była największa, agresywną politykę handlową charakteryzującą się rejsami po stawkach dumpingowych, systemami rabatowymi oraz odroczone terminami płatności, czego jedynym rozsądnym uzasadnieniem jest otrzymanie przez nie finansowania publicznego;

<sup>(29)</sup> Kurs wymiany: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

- b) obowiązki świadczenia usługi publicznej nie były przejrzyste oraz zdolność przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia do zmiany zakresu takich obowiązków, w szczególności pod względem obsługiwanych połączeń oraz szczegółowych rozkładów i częstotliwości należy uznać za sprzeczną z samym charakterem obowiązków świadczenia usługi publicznej;
- c) biorąc pod uwagę, że na pewnych połączeniach obsługiwanych przez przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia usługi świadczyły podmioty prywatne, wydawało się, że konieczność świadczenia usług publicznych jest wysoce dyskusyjna;
- d) zasady finansowania inwestycji prowadzonych od 1995 r. lub przewidzianych w biznesplanie zawierały elementy pomocy, w tym pod względem korzystniejszego dostępu do finansowania prywatnego, z jakiego korzystały przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia;
- e) przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia korzystały z preferencyjnych zasad opodatkowania w odniesieniu do olejów mineralnych wykorzystywanych na ich statkach podczas zawijania do włoskich portów.

### 3.2. Uwagi przedstawione w następstwie stwierdzenia nieważności decyzji z 2005 r.

- (128) W następstwie stwierdzenia przez Sąd nieważności decyzji z 2005 r. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat wyżej wymienionego stwierdzenia nieważności oraz jego skutków (zob. również sekcja 1.3).
- (129) Komisja otrzymała tylko uwagi od beneficjentów środków będących przedmiotem postępowania. Stwierdzili oni zasadniczo, że Komisja powinna uwzględnić wszystkie istotne elementy faktyczne i prawne, w tym dodatkowe przesłanki przedłożone przez skarżących w kontekście postępowań sądowych, i stwierdzić następnie, że przedmiotowe środki:
  - a) nie stanowią pomocy; lub
  - b) stanowią istniejącą pomoc w zakresie, w jakim systemu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu morskiego we Włoszech (i) istniał przez wejściem w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej; (ii) podlegał wyraźnemu lub dorozumianemu zatwierdzeniu przez Komisję Europejską<sup>(30)</sup>; oraz (iii) w każdym razie poprzedzał wejście w życie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.

## 4. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ WŁADZE WŁOSKIE

### 4.1. Uwagi przedstawione przed przyjęciem decyzji z 2005 r.

#### 4.1.1. Dotacje wypłacone w związku ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych

- (130) Pismem z dnia 29 września 1999 r. władze włoskie przedstawiły swoje uwagi na temat decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego. Ich zdaniem zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego umowy wstępne zawarte z wszystkimi przedsiębiorstwami należącymi do Grupy Tirrenia mogły pozostać w mocy do czasu ich wygaśnięcia z końcem 2008 r. W związku z tym w decyzji o wszczęciu postępowania nie można było zakwestionować systemu obowiązków świadczenia usługi publicznej wynikającego z umów wstępnych.
- (131) Władze włoskie zakwestionowały również nową kwalifikację pomocy jako pomocy w rozumieniu art. 108 ust. 3 TFUE oraz fakt, że taka pomoc mogła mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi przed otwarciem rynku włoskiego na kabotaż w dniu 1 stycznia 1999 r.
- (132) Poza tymi uwagami o charakterze ogólnym władze włoskie podkreśliły, że obecność podmiotów prywatnych na połączeniach obsługiwanych przez przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia było często zjawiskiem nowym i mającym ograniczony charakter, biorąc pod uwagę, że była ograniczona do niewielkiej liczby połączeń i obejmowała głównie szczyt sezonu. Ponadto metoda obliczania rocznej rekompensaty, która polegała na odjęciu zysków osiągniętych w lecie od strat poniesionych zimą, powodowała ograniczenie kwoty rekompensaty do ścisłego minimum.
- (133) W związku z tym zdaniem władz włoskich rekompensata była konieczna i ściśle proporcjonalna w odniesieniu do obowiązków świadczenia usługi publicznej, których określenie należy do państwa członkowskiego.

<sup>(30)</sup> Władze włoskie twierdziły, że poinformowały Komisję o dotacjach na rzecz przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia na długo przed wszczęciem formalnego postępowania wyjaśniającego. Ponadto w 1992 r. Komisja zmieniła klasyfikację sprawy w celach administracyjnych i opatrzyła ją numerem E 5/1992. Do 1995 r. całą korespondencją między Komisją a Włochami umieszczano w dokumentacji opatrzonej numerem E. W 1995 r. Komisja powoływała się ponownie na numer NN.

- (134) Jeżeli chodzi o naruszenie reguł konkurencji przez przedsiębiorstwo Adriatica w ramach obsługiwanego połączenia między Włochami a Grecją, władze włoskie podkreśliły, że decyzja Komisji dotyczące naruszenia nie była wówczas ostateczna. Utrzymywały, że oba postępowania były całkowicie niezależne od siebie, że w żadnym przypadku pomocy nie wykorzystywano do finansowania zachowania antykonkurencyjnego, uznanie takiej pomocy za niezgodną z rynkiem wewnętrznym oznaczałoby dodatkową sankcję oraz że jej odzyskanie zaszkodziłoby zarówno przedsiębiorstwu Adriatica, jak i całego procesowi prywatyzacji.

#### 4.1.2. Inwestycje przewidziane w biznesplanie

- (135) Władze włoskie podkreśliły, że inwestycje przewidziane w biznesplanie miałyby na celu obniżenie kosztów świadczenia usług, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu ich jakości. Twierdziły również, że metody finansowania planowanych inwestycji nie zawierały elementu pomocy, ponieważ wspomniane inwestycje były finansowane częściowo z zasobów własnych przedsiębiorstw, a częściowo za pośrednictwem pożyczek bankowych negocjowanych na normalnych warunkach rynkowych.

#### 4.1.3. Preferencyjne zasady opodatkowania

- (136) Władze włoskie przedstawiły szczegółowe informacje na temat ram prawnych regulujących zasady opodatkowania olejów mineralnych wykorzystywanych jako paliwo dla celów prowadzenia przewozów statkiem. Z informacji przekazanych Komisji wynikało, że zgodnie z ogólną decyzją z dnia 2 marca 1996 r. podjętą na podstawie dekretu z mocą ustawy nr 504/1995 preferencyjne zasady opodatkowania przewidziane w tym dekrete z mocą ustawy rozszerzono na paliwa i smary stosowane przez wszystkie statki przebywające w porcie w celach remontowo-konserwacyjnych.
- (137) Jednocześnie, jak wspomniano w motywie 5, Włochy wniosły do Trybunału odwołanie od decyzji o wszczęciu postępowania w części, w której nakazano zawieszenie wypłat pomocy niezgodnej z prawem.

### 4.2. Uwagi przedstawione w następstwie stwierdzenia nieważności decyzji z 2005 r.

- (138) W kwietniu 2010 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o przedstawienie uwag na temat stwierdzenia przez Sąd nieważności decyzji z 2005 r. i wyjaśnienie pewnych aspektów dotyczących międzynarodowych połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwa Adriatica i Saremar. Komisja zwróciła się również o przedstawienie szczegółowego opisu mechanizmu rekompensaty z tytułu obsługi przedmiotowych połączeń, w tym wszystkich późniejszych zmian wprowadzonych w odniesieniu do metody obliczania rekompensaty i zwrotu z zainwestowanego kapitału.
- (139) Władze włoskie ponownie stwierdziły, że przedmiotowe środki należy zaklasyfikować jako istniejącą pomoc, jak określono już i udowodniono w toku formalnego postępowania wyjaśniającego. Twierdziły one, że zarówno kryteria udzielania zamówień, jak i metoda obliczania rekompensaty za wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej były uregulowane dekretem nr 2081/1936, uchylonym później ustawą nr 684/1974, i dekretem nr 2082/1936. W art. 2 dekretu nr 2081/1936 ustanowiono bowiem połączenia mające znaczenie dla interesu narodowego i w art. 6 określono, że dodatkowe koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa w ramach obsługi przedmiotowych połączeń będą pokrywane przez państwo na podstawie dwudziestoletnich umów.
- (140) Władze włoskie twierdziły, że w wyniku późniejszych zmian ram legislacyjnych regulujących system świadczenia usług publicznych w zakresie transportu morskiego z jednej strony tylko zaostrzono obowiązki świadczenia usługi publicznej powierzone beneficjentom, a z drugiej strony zaktualizowano mechanizmy obliczania rekompensaty, aby ograniczyć wkład publiczny.
- (141) Władze włoskie podkreślały bowiem, że ustawą nr 856/1986 wprowadzono roczną dotację wyrównawczą stanowiącą różnicę między przychodami a kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem usługi, opierając się na obiektywnych parametrach, a nie kosztach historycznych, oraz uwzględniając wiarygodną stopę zwrotu. Władze włoskie stwierdziły, że ta innowacja w ramach legislacyjnych miała szczególne znaczenie, ponieważ zapewniała przedsiębiorstwom zachęty pod względem efektywności.
- (142) Zdaniem władz włoskich te same względy miałyby zastosowanie do rekompensaty na rzecz przedsiębiorstw regionalnych. W szczególności władze włoskie potwierdziły, że nałożenie obowiązków świadczenia usługi publicznej wprowadzono ustawą nr 34/1953, określając następujące cztery sektory dotowane:
- Wyspy Toskańskie (Toremar);
  - Wyspy Partenopejskie i Poncjańskie (Caremar);
  - Wyspy Liparyjskie (Siremar);
  - Wyspy Egadzkie, Wyspy Pelagijskie, Ustica i Pantelleria (Siremar).

- (143) Połączenia z małymi wyspami sardyńskimi i Korsyką obsługiwało rzekomo przedsiębiorstwo Tirrenia na podstawie dekretu ministerialnego z dnia 5 stycznia 1937 r., w którym do trzeciego sektora transportu połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego wprowadzono połączenia z wyspami La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta i Portovesme. W rzeczywistości połączenia te obsługiwało przedsiębiorstwo Saremar, utworzone w 1988 r. w wyniku podziału przedsiębiorstwa Tirrenia.
- (144) Władze włoskie podkreśliły również, że w tym samym dekrete przewidziano połączenia obsługiwane przez przedsiębiorstwo Adriatica z Grecją, Albanią i wyspami Tremiti w sektorze IV połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego (zob. motyw 59).
- (145) Na tej podstawie władze włoskie stwierdziły, że występowała wystarczająca ciągłość między systemem świadczenia usług publicznych podlegającym decyzji z 2005 r. a historycznymi ramami regulacyjnymi połączeń morskich z wyspami. W świetle powyższych rozważań władze włoskie uznały, że system świadczenia usług publicznych poprzedzał wejście w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.

## 5. OCENA

### 5.1. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych

#### 5.1.1. Istnienie pomocy państwa

- (146) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (147) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1 TFUE, mają charakter łączny. W celu stwierdzenia, że zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, muszą być zatem spełnione wszystkie wyżej wymienione warunki. Mianowicie, wsparcie finansowe powinno:
- zostać przyznane przez państwo członkowskie lub z wykorzystaniem zasobów państwowych;
  - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów;
  - zakłócać konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji;
  - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (148) Zasoby państwowe: Nie ulega wątpliwości, że przedmiotowa dotacja została przyznana przez państwo i z wykorzystaniem zasobów państwowych.
- (149) Korzyść gospodarcza: Aby stwierdzić, czy rekompensata za świadczenie usługi publicznej stanowi korzyść w rozumieniu art. 107 TFUE, w wyroku w sprawie Altmark<sup>(31)</sup> Trybunał przyjął następujące kryteria:
- przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone (pierwsze kryterium Altmark);
  - parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób (drugie kryterium Altmark);
  - rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań (trzecie kryterium Altmark);
  - jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie zobowiązań do świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań (czwarte kryterium Altmark).

<sup>(31)</sup> Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.



- (150) Czwarte kryterium Altmark uznaje się za spełnione, jeżeli beneficjentów rekompensaty wybrano w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia, co umożliwia wybór oferenta będącego w stanie świadczyć usługi po najniższym koszcie, lub – jeżeli to niemożliwe – rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.
- (151) W tym przypadku beneficjentów nie wybrano w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Włochy nie udowodniły też, że poziom rekompensaty ustalono na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań.
- (152) Biorąc pod uwagę, że kryteria Altmark są łączne, niespełnienie czwartego kryterium było wystarczające, aby ustalić istnienie korzyści gospodarczej przyznanej przedsiębiorstwom regionalnym należącym do byłej Grupy Tirrenia.
- (153) *Selektywność*: Przedmiotowe dotacje są selektywne, ponieważ są skierowane do niektórych przedsiębiorstw świadczących usługi transportu morskiego.
- (154) *Zakłócenie konkurencji i wpływ na handel*: Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do pozycji innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach handlu wewnątrzunijnego, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na te przedsiębiorstwa. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję. W niniejszej sprawie beneficjenci konkurują z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportu morskiego w Unii, w szczególności od czasu wejścia w życie rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86 <sup>(32)</sup> oraz rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, na podstawie których zliberalizowano odpowiednio rynek międzynarodowego transportu morskiego i kabotażu morskiego. W związku z tym badana rekompensata ze środków publicznych może wpływać na wymianę handlową w Unii i zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym.
- (155) Na podstawie powyższych rozważań Komisja uważa, że rekompensata wypłacana przez władze włoskie na rzecz przedsiębiorstw regionalnych należących do Grupy Tirrenia w związku z obsługą połączeń kabotażowych i międzynarodowych w latach 1992–2008 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 5.1.2. Charakter przedmiotowej pomocy: istniejąca czy nowa pomoc?

- (156) Po ustaleniu, że rekompensata wypłacana przez władze włoskie na rzecz przedsiębiorstw regionalnych należących do Grupy Tirrenia w związku z obsługą połączeń kabotażowych i międzynarodowych w latach 1992–2008 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja musi ocenić, czy wspomniana pomoc państwa stanowi istniejącą czy nową pomoc.
- (157) W tym celu należy dokonać rozróżnienia między połączeniami kabotażowymi a połączeniami międzynarodowymi.

#### 5.1.2.1. Połączenia kabotażowe

- (158) Jeżeli chodzi o obsługę połączeń kabotażowych, wyrokiem z 2009 r. Sąd stwierdził częściową nieważność decyzji z 2005 r. ze względu na błędne zastosowanie przez Komisję art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, który stanowi, że „istniejące zamówienia publiczne na usługi mogą pozostawać w mocy aż do czasu wygaśnięcia danej umowy”.
- (159) W wyroku z 2009 r. Sąd zinterpretował ten artykuł jako typową zasadę praw nabytych <sup>(33)</sup> i stwierdził, że rekompensata, która jest „niezbędna” <sup>(34)</sup>, aby sfinansować obowiązki świadczenia usługi publicznej stanowi istniejącą pomoc zgodną z art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego i w związku z tym nie podlega ocenie zgodności.

<sup>(32)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1).

<sup>(33)</sup> Tj. klauzulę, która z uwagi na stabilność prawa wyłącza ze stosowania nowych przepisów pewne trwające związki prawne przez dany okres.

<sup>(34)</sup> Pkt 147–148 wyroku z 2009 r.

- (160) Sąd odwołał się do pkt 60–66 wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 maja 2005 r. w sprawie C-400/99 <sup>(35)</sup>, w których wielka izba wyjaśniła, że:

„[...] art. 4 rozporządzenia nr 3577/92, [...] w swoim ust. 3 stanowi, że zamówienia publiczne na usługi istniejące w dniu 1 stycznia 1993 r. mogą pozostawać w mocy aż do czasu wygaśnięcia danej umowy. Umowy tego rodzaju zaś z definicji zawierają postanowienia finansowe niezbędne do zagwarantowania wykonywania przewidzianych w nich zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych. Ze względu na to, że brzmienie art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 3577/92 przewiduje pozostawienie w mocy spornych umów, bez ograniczania zakresu stosowania tego przepisu do pewnych aspektów tych umów, w zakresie stosowania tego art. 4 ust. 3 wchodzi postanowienia finansowe niezbędne do zagwarantowania wykonywania przewidzianych w nich zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych. Komisja niesłusznie zatem twierdzi, że przepis ten ogranicza się do zezwolenia na utrzymanie ewentualnych praw wyłącznych lub specjalnych wynikających z tych umów. Zresztą w zaskarżonej decyzji Komisja nie zajęła tak restryktywnego stanowiska, ponieważ uznała ona w niej, że mechanizmy finansowania spornych zamówień wchodzi w zakres stosowania art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 3577/92 w ramach finansowania kosztów dodatkowych wynikających z wykonywania zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych (pkt 64)”;

oraz że

„ewentualna pomoc przekraczająca to, co jest niezbędne, aby zapewnić wypełnianie zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych będących przedmiotem spornych umów, nie wchodzi w zakres stosowania art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 3577/92, właśnie z tego powodu, że nie jest ona niezbędna do stabilności, a zatem utrzymania takich umów. Pomoc ta nie może więc na podstawie tego przepisu zostać uznana za istniejącą pomoc. (pkt 65)”;

- (161) Aby stwierdzić, czy środek stanowi nową czy istniejącą pomoc na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, Komisja musi zinterpretować zakres pomocy, który jest „niezbędne, aby zapewnić wypełnienie obowiązków świadczenia usługi publicznej przewidzianych w zamówieniach publicznych na usługi istniejących w dniu 1 stycznia 1993 r.” w rozumieniu wyżej wymienionego wyroku. Komisja rozumie, że zakres takiej analizy konieczności musi być szerszy niż zakres analizy proporcjonalności, którą Komisja przeprowadza podczas oceny zgodności środka pomocy na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE. Jeżeli obie analizy miały ten sam zakres, nowej pomocy, która nie spełnia wymogów określonych w art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, nigdy nie można by uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE, ponieważ automatycznie nie byłaby ona proporcjonalna w rozumieniu tego ostatniego postanowienia. W związku z tym Komisja rozumie, że uznając za istniejącą pomoc wszelką pomoc, która była „niezbędna, aby zapewnić wypełnienie obowiązków świadczenia usługi publicznej przewidzianych w zamówieniach publicznych na usługi istniejących w dniu 1 stycznia 1993 r.”, Trybunał Sprawiedliwości uwzględnił w tym pojęciu wszelkie rekompensaty bezpośrednio związane z obowiązkami świadczenia usługi publicznej przewidzianymi w zamówieniu publicznym. Taki bezpośredni związek istnieje na przykład, jeżeli w zamówieniu określono kwotę rekompensaty lub metodę jej obliczania lub, w każdym razie, jeżeli jasne jest, że zamówienia publiczne na usługi nie zostałyby zawarte, gdyby nie przewidziano rekompensaty.
- (162) W związku z tym Komisja będzie traktować jako nową pomoc wyłącznie rekompensatę z tytułu obsługi połączeń kabotażowych, która nie ma podstawy prawnej w zamówieniach publicznych istniejących w chwili wejścia w życie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (163) W przedmiotowej sprawie umowy wstępne zawarto w lipcu 1991 r. przed wejściem w życie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego i istniał bezpośredni związek między rekompensatą a przewidzianymi w nich obowiązkami świadczenia usługi publicznej.
- (164) Roczna dotacja ustanowiona w umowach wstępnych miała na celu umożliwienie przedsiębiorstwom regionalnym pokrycia strat wynikających z ujemnego salda kosztów i przychodów operacyjnych. Jak wspomniano w motywie 103, elementy kosztów mające znaczenie dla rekompensaty omówione szczegółowo w art. 5 umów wstępnych obejmowały: koszty nabycia, reklamy i zakwaterowania, koszty załadunku i wyładunku oraz manewrowania, koszt naziemnego personelu administracyjnego, koszty konserwacji statku, koszty administracyjne, koszty ubezpieczenia, koszty najmu i leasingu, koszty paliwa, podatki oraz koszty amortyzacji. Wszystkie elementy kosztów były związane ze świadczeniem usług publicznych i zostały określone przez organy publiczne, które nie dały przedsiębiorstwom żadnego marginesu swobody.
- (165) Ponadto umowy wstępne zawarte między państwem włoskim a każdym z pięciu przedsiębiorstw regionalnych były identycznie jak umowa wstępna zawarta między państwem włoskim a przedsiębiorstwem Tirrenia (zob. motyw 94) i obejmowały takie same elementy kosztów. W swojej decyzji z 2001 r. dotyczącej przedsiębiorstwa Tirrenia Komisja uznała, że te elementy kosztów były bezwzględnie konieczne do celów świadczenia usług publicznych, ponieważ odzwierciedlały koszty stałe i zmienne związane bezpośrednio ze świadczeniem usług zaklasyfikowanych przez

<sup>(35)</sup> Wyrok z dnia 10 maja 2005 r., Republika Włoska/Komisja Wspólnot Europejskich, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

organy publiczne jako usługi świadczone w interesie ogólnym i które były zatem objęte umową wstępną <sup>(36)</sup>. W szczególności w odniesieniu do amortyzacji statku Komisja uznała, że można uznać ją za niezbędną dla świadczenia tych usług w zakresie, w jakim przedmiotowe statki były wykorzystywane wyłącznie do celów świadczenia usług objętych umowami wstępnymi <sup>(37)</sup>. Powyższe argumenty mają zastosowanie *mutatis mutandis* do przedsiębiorstw regionalnych.

- (166) W świetle bezpośredniego związku między rekompensatą a obsługą połączeń kabotażowych obsługiwanych przez przedsiębiorstwa regionalne na podstawie umów wstępnych Komisja stwierdza, że wspomniana rekompensata była niezbędna, aby pokryć dodatkowe koszty obowiązków świadczenia usługi publicznej przewidzianych w umowach wstępnych.
- (167) Powyższy wniosek nie uległby zmianie, nawet gdyby Komisja została wezwana do zweryfikowania, czy roczna rekompensata wypłacana przedsiębiorstwom regionalnym stanowiła minimum konieczne, aby świadczyć usługę publiczną. Z analizy (i) mechanizmu obliczania rekompensaty; (ii) przychodów przedsiębiorstwa; oraz (iii) dodatkowych kosztów ponoszonych w związku z obsługą połączeń kabotażowych zgodnie z umowami wstępnymi wynika, że rekompensata wypłacana tym przedsiębiorstwom na podstawie umów wstępnych była ściśle proporcjonalna do dodatkowych kosztów związanych z zadaniem wykonywania usługi publicznej powierzonym beneficjentom.
- (168) Po pierwsze wysokość rocznej rekompensaty obliczano, biorąc pod uwagę zysk z działalności operacyjnej odnotowany przez każde z przedsiębiorstw regionalnych na połączeniach objętych umowami wstępnymi, który odejmowano od całkowitych strat poniesionych na tych połączeniach (art. 3 umów wstępnych). Ta metoda obliczeń, według której przewidziano, że zysk zrealizowany w szczycie sezonu ogranicza straty poniesione poza sezonem, miała na celu ograniczenie kwoty dotacji wypłacanej spółkom publicznym, w związku z czym ostateczna wysokość rocznej rekompensaty była ogółem niższa niż w przypadku zwykłego zsumowania poniesionych strat na poszczególnych połączeniach.
- (169) Po drugie przychody przedsiębiorstwa podlegały podwójnemu ograniczeniu związanemu ze stawkami opłat, a mianowicie preferencyjnym stawkom opłat w przypadku niektórych kategorii społecznych oraz konieczności uzyskania przez przedsiębiorstwo zgody organów publicznych na każdą zmianę stawki. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynikało, że przedsiębiorstwa regionalne nie miały swobody w dostosowaniu swoich stawek w sposób, który uwzględniałby w szczególności zmiany w zakresie kosztów operacyjnych <sup>(38)</sup>. W decyzji z 2001 r. Komisja przyznała już, że tego podwójnego ograniczenia, które doprowadziło do znacznego obniżenia przychodów przedsiębiorstw i wpłynęło na wysokość rocznej rekompensaty, nie należy klasyfikować jako agresywnej polityki handlowej charakteryzującej się praktyką stosowania cen drapieżnych.
- (170) Po trzecie władze włoskie dostarczyły Komisji informacje na temat kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwa regionalne w latach 1992–2008 w ramach obsługi połączeń objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych. Mianowicie, jeżeli chodzi o świadczenie usługi publicznej w latach 1992–2008, Włochy przedstawiły:
- łączne koszty, przychody operacyjne i zwrot z zainwestowanego kapitału odnotowany przez wszystkie przedsiębiorstwa regionalne <sup>(39)</sup> w latach 1992–2008 oraz odpowiednią kwotę rocznej dotacji,
  - księgi rachunkowe każdego przedsiębiorstwa za lata 1992–2001 i 2004–2008 w podziale na połączenia,
  - stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału przydzieloną przedsiębiorstwu Adriatica w latach 1999–2003, przedsiębiorstwu Saremar w 1998 r. i w latach 2000–2003, oraz przedsiębiorstwom Toremar, Siremar i Caremar w latach 1998–2003 (wynoszącą 1,6–12,2 %).
- (171) Z przekazanych danych (zob. tabele w motywie 115) wynika, że koszty w latach 2002–2008 były w znacznie niższe niż średnie koszty ponoszone w ramach obsługi połączeń w okresie referencyjnym ocenionym w decyzji z 2005 r. (1992–2001).

<sup>(36)</sup> Zob. motyw 33 decyzji z 2001 r.

<sup>(37)</sup> Tamże.

<sup>(38)</sup> Zgodnie z art. 12 ustawy nr 856/1986 stawki w odniesieniu do przewozu osób i transportu towarowego były ustalane corocznie przez państwo. Zainteresowane przedsiębiorstwa mogły proponować państwu zmiany stawek opłat, które uznawały za konieczne. Wnioski te były przedmiotem konsultacji międzyministerialnych.

<sup>(39)</sup> Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo Adriatica, w odniesieniu do okresu 2004–2008 (kiedy przedsiębiorstwo zostało przejęte przez przedsiębiorstwo Tirrenia) władze włoskie przedstawiły łączne koszty i przychody operacyjne odnotowane przez przedsiębiorstwo Tirrenia (na połączeniach obsługiwanych wcześniej przez Adriatica).

- (172) Jeżeli chodzi o zwrot z zainwestowanego kapitału, poszczególne składniki zainwestowanego kapitału omówiono szczegółowo w umowach wstępnych, a stopy zwrotu określono w odniesieniu do stawek rynkowych, aby odzwierciedlić odpowiedni zwrot dla każdego składnika. Pomimo braku danych dotyczących stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału przydzielonej przedsiębiorstwom w latach 2004–2008 Komisja zauważyła, że – z kilkoma wyjątkami – stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału w latach 2001–2003 stale malała (zob. tabele w motywach 106 i 117). Tendencja ta, w połączeniu z ogólną stabilnością bezwzględnych kwot zwrotu z zainwestowanego kapitału w okresie 2001–2008 (zob. tabele w motywach 105 i 115) <sup>(40)</sup>, pozwala przyjąć zasadne założenie, że rekompensata wypłacana przedsiębiorstwom za wypełnianie obowiązków świadczenia usługi publicznej utrzymywała się na proporcjonalnym poziomie w całym okresie obowiązywania umów wstępnych. W związku z powyższym Komisja podtrzymuje swoją ocenę z decyzji z 2005 r., zgodnie z którą stopę zwrotu dla beneficjentów ustalono na rozsądnym poziomie.
- (173) Biorąc pod uwagę bezpośredni związek między wypłacaną rekompensatą a obowiązkami świadczenia usługi publicznej zapisanymi w umowach wstępnych oraz *ad abundantiam* proporcjonalność dotacji, Komisja stwierdza, że rekompensata przyznana w odniesieniu do połączeń kabotażowych do 2008 r. stanowi istniejącą pomoc na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (174) Biorąc pod uwagę, że rekompensata za wykonanie obowiązków świadczenia usługi publicznej na połączeniach kabotażowych stanowi istniejącą pomoc oraz że Sąd unieważnił decyzję z 2005 r. w całości, w tym w odniesieniu do nałożonych w niej warunków dotyczących obsługi połączeń kabotażowych przez Caremar, Komisja nie musi przeprowadzać dalszej oceny sprawdzającej, czy beneficjent spełnił ostatecznie te warunki w ramach wdrażania decyzji z 2005 r., ani czy były one w ogóle niezbędne. Rekompensata za wykonanie obowiązków świadczenia usługi publicznej na połączeniach kabotażowych stanowi istniejącą pomoc, ale już nie obowiązuje. W związku z tym proponowanie Włochom przez Komisję odpowiednich środków na podstawie art. 108 ust. 1 TFUE jest bezzasadne, ponieważ takie środki mogłyby jedynie zmienić środek pomocy w przyszłości. W związku z tym analizowanie przez Komisję zgodności takiej istniejącej pomocy, która już nie obowiązuje, jest bezzasadne.

#### 5.1.2.2. Połączenia międzynarodowe

- (175) Świadczenie usług transportu w ramach międzynarodowych połączeń morskich wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia (EWG) nr 4055/86, które nie zawiera zasady praw nabytych podobnej do przewidzianej w art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (176) Zgodnie z art. 1 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 <sup>(41)</sup> („nowe rozporządzenie proceduralne”) istniejąca pomoc to „[...] wszelka pomoc istniejąca przed wejściem w życie TFUE w poszczególnych państwach członkowskich, czyli programy pomocowe oraz pomoc indywidualna, które zostały wprowadzone w życie przed wejściem w życie TFUE, a które będą nadal stosowane po jego wejściu w życie w poszczególnych państwach członkowskich”.
- (177) W art. 4 ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 <sup>(42)</sup> („rozporządzenie wykonawcze”) zdefiniowano zmianę istniejącej pomocy jako „jakąkolwiek zmianę inną niż modyfikacje o czysto administracyjnym lub formalnym charakterze, która nie może wpłynąć na ocenę zgodności danego środka pomocowego ze wspólnym rynkiem. Jednak wzrost pierwotnego budżetu istniejącego programu pomocowego do 20 % nie jest uznawany za zmianę pomocy istniejącej”.

<sup>(40)</sup> Bezwzględne kwoty zwrotu z zainwestowanego kapitału w 2001 r. i w 2008 r. kształtowały się następująco: Saremar – 555 500 EUR w 2001 r. i 855 000 EUR w 2008 r.; Toremar – 1 566 700 EUR w 2001 r. i 1 699 000 EUR w 2008 r.; Siremar – 2 194 000 EUR w 2001 r. i 2 060 000 EUR w 2008 r.; Caremar – 1 739 700 EUR w 2001 r. i 1 874 000 EUR w 2008 r. W przypadku przedsiębiorstwa Adriatica dostępne dane dotyczą jedynie okresu do 2004 r., przed przejściem przedsiębiorstwa przez przedsiębiorstwo Tirrenia.

<sup>(41)</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9), które zastępuje od dnia 14 października 2015 r. rozporządzenie proceduralne.

<sup>(42)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1), zmienione rozporządzeniem (UE) 2015/2282.

- (178) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem <sup>(43)</sup> nie każdą zmianę istniejącej pomocy należy postrzegać jako przekształcenie istniejącej pomocy w nową pomoc – dopiero gdy zmiana wpływa na faktyczną istotę pierwotnej pomocy, pomoc ta jest przekształcana w nową pomoc. Ocenę tę należy przeprowadzić na podstawie przepisów regulujących pomoc, jej warunki i granice <sup>(44)</sup>. Przedłużenie obowiązywania środka pomocy stanowi jednak nową pomoc <sup>(45)</sup>.
- (179) Zgodnie z wyrokiem Sądu z 2009 r. zmiany nie dotyczą istoty pomocy, jeżeli nie powodują zmiany przepisów, na podstawie których ustanowiono pomoc w odniesieniu do charakteru korzyści lub istoty działalności, do której korzyść ma zastosowanie <sup>(46)</sup>.

### Zmiany dotyczące systemu świadczenia usług publicznych

- (180) Spośród pięciu przedsiębiorstw regionalnych należących do byłej Grupy Tirrenia połączenia międzynarodowe obsługiwały zgodnie z umowami wstępnymi jedynie Adriatica i Saremar.
- (181) Komisja musi ocenić, czy rekompensaty przyznane tym przedsiębiorstwom z tytułu świadczenia usług międzynarodowego transportu morskiego stanowią nową czy istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 nowego rozporządzenia proceduralnego. W tym celu Komisja musi sprawdzić, czy od czasu wejścia w życie Traktatu w odniesieniu do środka pomocy nastąpiły znaczne zmiany dotyczące charakteru korzyści, założonego celu, beneficjenta lub źródła finansowania. Zmiany te wiązałyby się z nową pomocą.
- (182) Komisja zauważa, że szereg aspektów finansowania obowiązków świadczenia usługi publicznej dotyczących połączeń międzynarodowych uległo kilku istotnym zmianom jak przedstawiono szczegółowo poniżej.
- a) Podmioty otrzymujące pomoc
- (183) W dekretach z 1936 r. obowiązki świadczenia usługi publicznej dotyczące połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego, które obejmowały zarówno krajowe, jak i międzynarodowe trasy pasażerskie i towarowe, powierzono czterem przedsiębiorstwom (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia i Adriatica). W dekretach tych podano wyczerpującą listę przedsiębiorstw, którym powierzono obsługę połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego. W następstwie uchylecia dekretu nr 2081/1936 przedsiębiorstwa regionalne zostały zarejestrowane i powierzono im świadczenie usług pocztowych i usług w zakresie handlu o charakterze wyłącznie lokalnym dopiero na późniejszym etapie – były to mianowicie przedsiębiorstwa Caremar, Toremar i Siremar na podstawie ustawy nr 169/1975 oraz przedsiębiorstwo Saremar na podstawie ustawy nr 856/1986, (zob. motywy 83 i 88).
- b) Połączenia
- (184) Większość połączeń międzynarodowych poddanych niniejszej ocenie wprowadzono w ramach systemu świadczenia usług publicznych po wejściu w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (185) Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo Adriatica, w dekretach z 1936 r. wyraźnie określono wyłącznie obsługę połączenia Bari–Durrës. Była to jednak wyłącznie linia pasażerska, natomiast połączenie Bari–Durrës będące przedmiotem niniejszej oceny jest połączeniem mieszanym (pasażerską i towarową).
- (186) W dekretach z 1936 r. nie określono żadnego połączenia między włoskimi portami Ankona lub Bari a Barem (Czarnogóra) albo Splitem (Chorwacja). Zdaniem władz włoskich przedsiębiorstwo Adriatica rozpoczęło obsługę trasy Ankona–Split w 1978 r., a trasy Ankona–Bar w 1997 r.
- (187) Połączenie Triest–Durrës wprowadzono w 1983 r., aby rozwijać stosunki handlowe między Albanią a państwami Europy zachodniej. Na liście połączeń przyjętych na podstawie dekretów z 1936 r. nie było żadnego połączenia z Triestu do Albanii.

<sup>(43)</sup> Zob. wyrok z dnia 9 sierpnia 1994 r., *Namur-Les assurances du crédit SA przeciwko Office National du Ducroire i państwu belgijskie*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, pkt 13 i 16, oraz wyrok z dnia 30 kwietnia 2002 r., *Gibraltar przeciwko Komisji*, sprawy połączone T-195/01 i T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, pkt 111.

<sup>(44)</sup> Wyrok z dnia 9 sierpnia 1994 r., *Namur-Les assurances du crédit SA przeciwko Office National du Ducroire i Państwu belgijskie*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, pkt 28 i wyrok z dnia 16 grudnia 2010 r., *Niderlandy przeciwko Komisji*, sprawy połączone T-231/06 i T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, pkt 180. Zob. również wyrok Trybunału EFTA z dnia 22 sierpnia 2011 r., *Konkurrenten.no przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA*, E-14/10, pkt 57.

<sup>(45)</sup> Zob. również wyrok z dnia 25 marca 2009 r., *Alcoa Trasformazioni przeciwko Komisji*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, pkt 132; wyrok z dnia 11 czerwca 2009 r. *Włochy przeciwko Komisji*, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, pkt 99–101; wyrok z dnia 20 września 2011 r., *Regione autonoma della Sardegna i in. przeciwko Komisji*, sprawy połączone T-394/08, T-408/08, T-453/08 i T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, pkt 176–179; wyrok z dnia 22 marca 2012 r., *Włochy przeciwko Komisji Europejskiej*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, pkt 30–31.

<sup>(46)</sup> Pkt 123 i 124 wyroku z 2009 r.

- (188) To samo dotyczy połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras. Władze włoskie nie były w stanie przedstawić Komisji dowodów w postaci dokumentu, które wskazywałyby w jasny sposób termin utworzenia połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras. Włochy twierdzą, że połączenie Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras jest objęte zakresem obowiązywania dekretów z 1936 r., biorąc pod uwagę, że w tamtym czasie wśród połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego w sektorze IV określonym w dekreście nr 2081/1936 (obejmującym połączenia z Grecją, Albanią i wyspami Tremiti) znajdowało się jedno szczególne połączenie z Grecją. Komisja nie może przyjąć argumentu władz włoskich. Na liście przyjętej na podstawie dekretów z 1936 r. nie było żadnego konkretnego połączenia wychodzącego z Brindisi. Zgodnie z pismem władz włoskich z dnia 29 października 2002 r. przedsiębiorstwo Adriatica wprowadziło połączenie Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras dopiero w 1978 r. W tym samym piśmie władze włoskie wyjaśniły, że przedsiębiorstwo Adriatica nigdy nie obsługiwało w ramach systemu świadczenia usług publicznych połączenia Bari–Grecja, tylko połączenie między Brindisi a Grecją. W związku z tym władze włoskie same uznawały oba połączenia za dwa odrębne istotne rynki.
- (189) Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo Saremar, lista połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego określona w dekretach z 1936 r. zawierała połączenie pasażerskie między Sardinią a Korsyką (La Maddalena–Palau–Bonifacio), obsługiwane pierwotnie przez przedsiębiorstwo Tirrenia. Połączenie obsługiwane później przez przedsiębiorstwo Saremar na podstawie ustawy nr 856/1986 było natomiast połączeniem mieszanym (pasażerską i towarową). Połączenie Santa Teresa Gallura–Bonifacio będące przedmiotem oceny w ramach niniejszej decyzji nie było uwzględnione w wykazie połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego.
- (190) Oprócz powyższego Komisja zauważa, że po 1989 r. połączenia, które miały być obsługiwane, nie były już określone w przepisach, ponieważ zgodnie z ustawą nr 160/1989 miały być one określone przez organy publiczne na podstawie propozycji technicznych przedstawianych przez przedsiębiorstwa.
- c) Czas trwania programu finansowania
- (191) Jak już wspomniano powyżej, w dekretach z 1936 r. przewidziano powierzenie czterem nowo powstałym przedsiębiorstwom (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) obsługi niektórych połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego na okres 20 lat, a także możliwość przyznawania podmiotom dotacji w tym samym okresie na podstawie zamówień publicznych na usługi.
- (192) Dekrety z 1936 r. nie przewidywały możliwości przedłużenia tych zamówień publicznych na usługi ani rekompensaty przyznawanej podmiotom z tytułu świadczenia przedmiotowych usług poza początkowy okres dwudziestu lat. Zamówienia te wygasły w dniu 31 grudnia 1956 r. i były kilkakrotnie przedłużane do czasu wejścia w życie ustawy nr 600/1962.
- (193) W ustawie nr 600/1962 przewidziano zawieranie nowych zamówień publicznych na usługi na okres dwudziestu lat, określając połączenia mające znaczenie dla interesu narodowego, które miały być obsługiwane, oraz rekompensaty, które miały być przyznawane poszczególnym przedsiębiorstwom z tytułu obsługi tych połączeń.
- (194) Ustawą nr 684/1974 wprowadzono różne okresy w zależności od rodzaju danej usługi: połączenia towarowe można było finansować maksymalnie przez okres pięciu lat, a połączenia pasażerskie maksymalnie przez okres trzech lat (jedynie połączenia z wyspami włoskimi mogły być objęte rekompensatą przez kolejne dwadzieścia lat, ale nie dotyczyło to połączeń międzynarodowych).
- (195) Ustawą nr 856/1986 wprowadzono dalsze zmiany w systemie świadczenia usług publicznych. Zgodnie z art. 13 ust. 4 ustawy nr 856/1986 przepisy zawarte w art. 8 i 9 ustawy nr 684/1974, z późniejszymi zmianami, miały zastosowanie do połączeń mieszanych między zachodnim i wschodnim wybrzeżem środkowego i dolnego Morza Adriatyckiego, jak również między Morzem Jońskim a wschodnią częścią Morza Śródziemnego, istniejących w dniu 1 stycznia 1986 r. i obsługiwanych przez Adriatica. W związku z tym Adriatica mogła otrzymać rekompensatę z tytułu obsługi połączeń międzynarodowych na podstawie zamówień publicznych na usługi zawartych na okres dwudziestu lat. W ustawie nie wyjaśniono zasad mających zastosowanie do połączenia międzynarodowego obsługiwanego przez Saremar. Komisja stwierdza jednak, że w umowie wstępnej potraktowano obsługę tego połączenia jako połączenie kabotażowe i przewidziano jego finansowanie przez okres dwudziestu lat, tak jak każdego innego połączenia kabotażowego w ramach usług publicznych powierzonego Saremar.
- (196) W ustawie nr 856/1986 wyjaśniono, że połączenia towarowe przynoszące straty mogą korzystać ze wsparcia finansowego ze środków publicznych jedynie przez okres pięciu lat (od dnia 1 stycznia 1985 r. lub od momentu nabycia nowego statku).

d) Przydzielone środki budżetowe

- (197) Jak wspomniano powyżej, w dekretach z 1936 r. nie przewidziano ogólnego budżetu programu finansowania.
- (198) Natomiast w art. 6 ustawy nr 600/1962 przewidziano ogólny przydział środków budżetowych, z zastrzeżeniem ograniczonych dostosowań zgodnie z art. 7 i 8.
- (199) W kolejnych ustawach nie przewidziano ogólnego przydziału środków budżetowych dla poszczególnych programów finansowania, których dotyczyły.
- e) Obliczanie rekompensaty
- (200) System obliczania dotacji był kilkakrotnie zmieniany. W szczególności z rekompensaty obliczonej na podstawie oczekiwanych kosztów i przychodów uzgodnionych w zamówieniach publicznych na usługi podlegających przeglądowi co cztery lata (dekrety z 1936 r.), dotacja przekształciła się w stały wkład podlegający ograniczonym dostosowaniom zgodnie z art. 7 i 8 ustawy nr 600/1962 w celu zachęcenia przedsiębiorstwa do zwiększania efektywności.
- (201) Następnie w ustawie nr 684/1974, wprowadzonej w życie dekretem nr 501/1979, wprowadzono rozróżnienie między połączeniami towarowymi (art. 4), połączeniami pasażerskimi (art. 6) oraz połączeniami z większymi i mniejszymi wyspami włoskimi (art. 8). Na tej podstawie:
- w odniesieniu do połączeń z wyspami włoskimi, kwota rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych określona w dwudziestoletnich zamówieniach publicznych na usługi może podlegać corocznemu przeglądowi, jeżeli co najmniej jeden z elementów kosztów uwzględnionych w obliczeniach wykazywałby odchylenie większe niż 5 % w porównaniu z rokiem poprzednim,
  - jeżeli chodzi o połączenia pasażerskie, przedsiębiorstwa Italia, Lloyd Triestino, Adriatica i Tirrenia mogły otrzymać na podstawie corocznych umów rekompensatę z tytułu świadczenia usług morskich przez okres trzech lat przewidziany na zakończenie działalności. Wysokość rocznych rekompensat należało ustalać w oparciu o przewidywane koszty i przychody, a rekompensaty musiały mieć na celu zapewnienie równowagi ekonomicznej przedsiębiorstw. W tym celu rekompensatę można było poddać przeglądowi pod koniec roku,
  - jeżeli chodzi o połączenia towarowe, przedsiębiorstwa ówczesnej grupy Finmare, które uruchamiały nowe trasy morskie albo obsługiwały istniejące, mogły otrzymać, maksymalnie przez okres pięciu lat, rekompensatę ze środków publicznych mającą na celu zapewnienie równowagi ekonomicznej przedsiębiorstw. W tym zakresie rekompensatę należało poddać przeglądowi do dnia 30 czerwca każdego roku. Rekompensatę z tytułu obsługi istniejących połączeń można było przyznać wyłącznie na podstawie corocznych umów.
- (202) Podsumowując, jeśli chodzi o połączenia towarowe i pasażerskie, w ustawie nr 684/1974 i w dekrete nr 501/1979 nie przewidywano ani mechanizmu zachęcającego do efektywności, ani możliwości przyznania podmiotowi rozsądnego zysku ze świadczonych usług publicznych. Ponadto w ustawie nr 684/1974, wprowadzonej w życie dekretem nr 501/1979, wprowadzono po raz pierwszy rozróżnienie między połączeniami towarowymi a pasażerskimi i utworzono inne mechanizmy rekompensaty z tytułu tych dwóch rodzajów usług. We wspomnianym akcie prawnym nie wyjaśniono, jaki mechanizm będzie miał zastosowanie do połączeń mieszanych (towarowych i pasażerskich).
- (203) W ustawie nr 856/1986 wprowadzono dalsze zmiany do mechanizmu rekompensaty. Jeżeli chodzi o połączenia towarowe o zasadniczym znaczeniu dla gospodarki krajowej, w art. 2 przewidziano przyznanie dotacji na rozpoczęcie działalności na maksymalny okres pięciu lat (od dnia 1 stycznia 1985 r.). Jeżeli chodzi o połączenia mieszane między zachodnim i wschodnim wybrzeżem środkowego i dolnego Morza Adriatyckiego, jak również między Morzem Jońskim a wschodnim wybrzeżem Morza Śródziemnego, istniejące w dniu 1 stycznia 1986 r. i obsługiwane przez Adriatica, zgodnie z art. 11 i 13 ustawy nr 856/1986, dotacja wyrównawcza musiała zostać obliczona na podstawie różnicy między przychodami a kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem usługi, określonymi w odniesieniu do średnich i obiektywnych parametrów oraz musiała zawierać rozsądny zwrot z zainwestowanego kapitału. Zamówienia publiczne na usługi musiały zawierać informacje na temat elementów, które należy uwzględnić przy obliczaniu wysokości dotacji, wraz z pełnym wykazem dotowanych połączeń, statków, które mają być wykorzystywane oraz częstotliwości. Dotacje miały być zatwierdzane przez ministrów żeglugi handlowej, zaangażowania kapitałowego państwa i skarbu państwa.
- (204) W ustawie nr 856/1986 nie wyjaśniono, jaki mechanizm rekompensaty będzie miał zastosowanie do połączenia między Sycylią a Korsyką przeniesionego z Tirrenia do Saremar. We wstępnej umowie traktowano to połączenie jednak jako połączenie kabotażowe i przewidziano jego finansowanie na tych samych zasadach.
- (205) Ponadto w art. 9 ust. 1 dekretu z mocą ustawy nr 77/1989 przewidziano, że od dnia 1 stycznia 1990 r. połączenia uznane za niezbędne do zapewnienia usług transportu pasażerskiego i towarowego, wskazane przez państwo na wniosek zainteresowanych przedsiębiorstw, będą korzystały z dotacji wyrównawczej. Jeżeli chodzi o połączenia z wyspami, kwotę dotacji wyrównawczej należało ustalać w zamówieniach publicznych na usługi w oparciu o taryfy stosowane przez krajowe przedsiębiorstwo kolejowe w odniesieniu do równoważnych połączeń i odległości.

f) Wycofanie poprzednich zamówień publicznych na usługi i uchylenie przepisów

- (206) Wszystkie zamówienia publiczne na usługi dotyczące transportu pasażerskiego i towarowego podpisane zgodnie z dekretami z 1936 r. <sup>(47)</sup> wycofano w 1962 r. i zastąpiono nowymi zamówieniami opartymi na nowych ramach prawnych.

### **Wnioski dotyczące rekompensat przyznanych za połączenia międzynarodowe**

- (207) Komisja nie może przyjąć argumentu władz włoskich, według którego dotacje wypłacone przedsiębiorstwom Adriatica i Saremar z tytułu obsługi połączeń międzynarodowych należy uznać za istniejącą pomoc, ponieważ system świadczenia usług publicznych powstał przed wejściem w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.
- (208) Odniesienie do rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego jest nieistotne, ponieważ rozporządzenie to nie dotyczy połączeń międzynarodowych.
- (209) Ponadto w świetle elementów przedstawionych powyżej (motywy 180–206) Komisja uważa, że pierwotny program pomocy uległ istotnym zmianom mającym wpływ na jego charakter i w związku z tym stał się całkowicie nowym programem pomocy. Zmiany te obejmują wiele zasadniczych elementów, jeśli nie wszystkie z nich, pierwotnych ram prawnych ustanowionych dekretami z 1936 r. i spowodowały całkowitą zmianę tych ram.
- (210) Po pierwsze, rozpoczęcie obsługi większości połączeń międzynarodowych badanych w niniejszej decyzji nie nastąpiło przed wejściem w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Jedynym wyjątkiem jest połączenie Bari–Durrës obsługiwane przez przedsiębiorstwo Tirrenia. Komisja zauważa jednak, że połączenie Bari–Durrës będące przedmiotem niniejszej oceny jest połączeniem mieszanym (pasażerskim i towarowym), natomiast to samo połączenie wpisane do wykazu połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego było jedynie połączeniem pasażerskim. Ponadto połączenie pasażerskie łączące Sycylię z Korsyką umieszczone w wykazie połączeń mających znaczenie dla interesu narodowego było połączeniem La Maddalena–Palau–Bonifacio i pierwotnie obsługiwało je przedsiębiorstwo Tirrenia. Komisja stwierdza, że połączenia mieszane obsługiwane następnie przez przedsiębiorstwo Saremar, utworzone zgodnie z art. 15 ustawy nr 856/1986, były dwoma odrębnymi połączeniami, a mianowicie La Maddalena–Palau i Santa Teresa di Gallura–Bonifacio.
- (211) Po drugie, podstawa prawna przyznawania rekompensat za obsługę połączeń międzynarodowych została uchylona po wejściu w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (212) Po trzecie, mechanizm obliczania kwoty rekompensaty z tytułu obsługi połączeń w ramach systemu świadczenia usług publicznych, w tym marży zysku, jak również jego wersja poddana rewizji, zostały kilkakrotnie znacząco zmienione.
- (213) Po czwarte, okres, w którym można było przyznać rekompensatę, był wielokrotnie przedłużany.
- (214) Po piąte, środków budżetowych przeznaczonych na finansowanie połączeń w ramach usługi publicznej nie określono w 1936 r. Ogólną kwotę zastosowano po raz pierwszy w 1962 r., a następnie zniesiono w 1974 r.
- (215) Po szóste, mechanizm rekompensaty dla połączeń kabotażowych przewidziany w art. 8 i 9 ustawy nr 684/1974 zaczął mieć zastosowanie do połączeń międzynarodowych obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Adriatica dopiero na podstawie art. 13 ust. 4 ustawy nr 856/1986. W tym względzie Komisja przypomina, że nawet biorąc pod uwagę rekompensaty oparte na kosztach przyznane na podstawie ustawy 684/1974, podobne do rekompensat opartych na metodzie przewidzianej w dekretach z 1936 r., nie można tego samego powiedzieć o ramach wprowadzonych ustawą nr 600/1962, w której narzucono przyznawanie kwot ustalonych *ex ante* i która zawierała zachęty dotyczące efektywności i która obowiązywała przez prawie 13 lat.
- (216) Władze włoskie stwierdziły, że zmiany wprowadzone po wejściu w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej miały na celu ograniczenie kwoty wkładu publicznego. Z elementów, o których mowa w motywach 209–215 powyżej, wynika jednak, że zmiany te nie spowodowały tylko zmniejszenia wysokości rekompensat przyznanych przedsiębiorstwom, ale spowodowały zasadniczą zmianę charakteru środka pomocy. W rzeczywistości wszystkie te zmiany mogły wpłynąć na zgodność rekompensaty z rynkiem wewnętrznym, ponieważ spowodowały zmianę jej potencjalnego wpływu na konkurencję. Podsumowując, zamiast utrzymać mechanizm rekompensaty w niezmiennym kształcie, po wejściu w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Włochy ustanowiły kilka różnych systemów rekompensaty dla połączeń międzynarodowych w ramach świadczenia usług publicznych.

<sup>(47)</sup> Dekret nr 2081/1936 uchylono w 1974 r., a dekret nr 2082/1936 uchylono w 2008 r.



- (217) Jeżeli chodzi o uwagi przedstawione przez beneficjentów w ramach postępowania wyjaśniającego, Komisja zauważa, że uwagi te w dużej mierze pokrywają się z uwagami władz włoskich. Zdaniem beneficjentów Komisja milcząco zatwierdziła przedmiotowe środki, opóźniając wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego na długi czas po otrzymaniu informacji o dotacjach dla przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia.
- (218) Jednakże wobec braku uprzedniego zgłoszenia w rozumieniu art. 108 ust. 3 TFUE ewentualna wiedza Komisji na temat poszczególnych tekstów prawnych ustanawiających roczne dotacje na obsługę usług morskich oraz na temat umów wstępnych nie oznacza, że udzielono milczącej zgody. Fakt, że Komisja jest świadoma istnienia określonego środka i nie podejmuje żadnych działań w tym zakresie, nie może sam w sobie mieć wpływu na zakwalifikowanie pomocy jako istniejącej lub nowej <sup>(48)</sup>.
- (219) W związku z powyższym, Komisja uznaje rekompensaty przyznane z tytułu obsługi połączeń międzynarodowych za nową pomoc w rozumieniu art. 1 nowego rozporządzenia proceduralnego.

### 5.1.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

#### 5.1.3.1. Ramy ogólne

- (220) Art. 106 ust. 2 TFUE stanowi, że przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym lub mające charakter monopolu skarbowego podlegają normom Traktatu, zwłaszcza regulom konkurencji, w granicach, w jakich ich stosowanie nie stanowi prawnej lub faktycznej przeszkody w wykonywaniu poszczególnych zadań im powierzonych. Rozwój handlu nie może być naruszony w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty.
- (221) W artykule tym zawarto odstępstwo od zakazu przyznawania pomocy państwa określonego w art. 107 TFUE w zakresie, w jakim pomoc jest konieczna i proporcjonalna, ponieważ brak pomocy utrudniałby wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w dopuszczalnych warunkach ekonomicznych. Zgodnie z art. 106 ust. 3 TFUE zadaniem Komisji jest czuwanie nad stosowaniem postanowień tego artykułu, w tym m.in. poprzez sprecyzowanie, zgodnie z jakimi warunkami Komisja uznaje kryteria konieczności oraz proporcjonalności za spełnione.
- (222) W dniu 31 stycznia 2012 r. weszły w życie zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011 r.) („zasady ramowe z 2012 r. dotyczące usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym”) oraz decyzja Komisji 2012/21/UE <sup>(49)</sup> („decyzja z 2012 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym”). Począwszy od tej daty, zgodność pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych należy badać w związku z decyzją z 2012 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym i kryteriami zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (223) Zasady ramowe z 2012 r. dotyczące usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym mają zastosowanie do każdej pomocy niezgodnej z prawem przyznanej przed jej wejściem w życie, w sprawie której Komisja podejmie decyzję po dniu 31 stycznia 2012 r., z wyjątkiem przepisów pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60 (zob. pkt 69 zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym). W związku z tym zgodność z rynkiem wewnętrznym rekompensat przyznanych przedsiębiorstwom regionalnym do czasu wygaśnięcia umów wstępnych w dniu 31 grudnia 2008 r. wchodzi w zakres stosowania zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym i należy ją oceniać na podstawie odpowiednich przepisów określonych w tych zasadach, a mianowicie:
- a) pomoc należy przyznać na faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 106 ust. 2 TFUE;
  - b) wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym musi być powierzone odnośnemu przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom na podstawie jednego lub większej liczby aktów. Takie akty muszą określać: treść i czas trwania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; przedsiębiorstwo, któremu powierzono te zobowiązania, i w stosownych przypadkach odnośne terytorium; charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu; opis mechanizmu rekompensaty oraz parametrów służących do obliczania, monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty; oraz ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat;

<sup>(48)</sup> Wyrok z dnia 4 września 2009 r., Włochy/Komisja, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, pkt 76–78 oraz wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 lipca 2011 r., w sprawie Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, pkt 127.

<sup>(49)</sup> Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

- c) Kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, w tym rozsądnego zysku.
- (224) W umowach wstępnych przewidziano, że zobowiązania dotyczące obsługiwanych połączeń i portów, zdolności przewozowej statków przeznaczonych do obsługi przedmiotowych połączeń morskich, częstotliwości połączeń i stawki opłat zostaną szczegółowo określone w planach pięcioletnich przedkładanych przez beneficjentów do zatwierdzenia przez organy publiczne. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że obowiązki świadczenia usługi publicznej nałożone na przedsiębiorstwa wynikają jednocześnie z postanowień umów wstępnych zawartych z państwem włoskim w lipcu 1991 r., ram prawnych określonych powyżej oraz planów pięcioletnich.
- (225) W planach pięcioletnich określono obsługiwane porty, częstotliwości połączeń, które należy obsługiwać zarówno w sezonie, jak i poza sezonem, oraz rodzaje jednostek pływających przydzielonych indywidualnie do obsługi poszczególnych połączeń. Powstała w ten sposób sieć usług można jednak dostosować do zmieniającego się popytu na przedmiotowych połączeniach w obrębie każdego okresu pięcioletniego. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że jedynie zainteresowane społeczności lokalne mogły dostosowywać częstotliwości lub rozkłady po złożeniu specjalnych wniosków w ministerstwie transportu. Takie wnioski w następnej kolejności rozpatruje się indywidualnie na szczeblu międzyministerialnym, m.in. pod kątem skutków finansowych wprowadzanych zmian dla kosztów operacyjnych danego przedsiębiorstwa. Każda zmiana w obrębie sieci oferowanych usług w ramach każdego okresu pięcioletniego wymagała zatem wydania decyzji administracyjnej skierowanej do beneficjentów.
- (226) W momencie przyjęcia decyzji z 2005 r. Włochy przedłożyły Komisji dwa pierwsze plany pięcioletnie, obejmujące odpowiednio lata 1990–1994 i 1995–1999. W momencie przyjęcia decyzji z 2005 r. trzeci plan (obejmujący lata 2000–2004) nie był jeszcze zatwierdzony. W świetle rozporządzenia ministerialnego z dnia 8 marca 2000 r. przedsiębiorstwa były upoważnione do kontynuowania świadczenia usług publicznych na warunkach ustalonych w planie pięcioletnim na lata 1994–1999 obowiązującym w 1999 r. w oczekiwaniu na przyjęcie planu pięcioletniego na lata 2000–2004.
- (227) Jak wspomniano powyżej, w związku ze stwierdzeniem nieważności decyzji z 2005 r. w wyroku z 2009 r. Włochy potwierdziły, że nie przyjęto ostatecznie żadnego planu pięcioletniego na lata 2000–2004 i 2005–2008. Zamiast tego, według władz włoskich zmiany dotyczące obowiązków świadczenia usługi publicznej nałożonych na podmioty uzgodniono doraźnie, aby lepiej dostosować usługi do potrzeb społeczności lokalnych, nie wprowadzając jednak istotnych zmian w systemie świadczenia usług publicznych.
- (228) W związku z tym Komisja zauważa, że nie nastąpiła żadna istotna zmiana w systemie świadczenia usług publicznych w porównaniu z sytuacją przedstawioną w planie pięcioletnim na lata 1994–1999, a zatem zakłada, że przedsiębiorstwa nadal świadczyły usługi w dużej mierze w ramach tych samych obowiązków świadczenia usługi publicznej pod względem rozkładów, częstotliwości, statków lub stawek opłat do czasu wygaśnięcia umów wstępnych.

#### 5.1.3.2. Faktyczne i prawidłowo zdefiniowane usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym

- (229) Zgodnie z pkt 12 i 13 zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym pomoc musi być przyznana na faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. W szczególności państwa członkowskie nie mogą zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych wiązać z usługami, które są już świadczone lub mogą być skutecznie świadczone na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym określonym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych.
- (230) Wobec braku szczegółowych przepisów unijnych określających zakres istnienia usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym państwa członkowskie mają dużą swobodę w definiowaniu tego, co uznają za usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, w związku z czym Komisja może zakwestionować definicję takich usług określoną przez państwo członkowskie jedynie w przypadku oczywistego błędu<sup>(50)</sup>.

<sup>(50)</sup> Zob. pkt 46 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

- (231) Zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 4055/86 „[s]woboda świadczenia usług transportu morskiego między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi stosuje się do obywateli państw członkowskich prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną w państwie członkowskim innym niż państwo pochodzenia osoby, na rzecz której usługi mają być świadczone”. Jednak inaczej niż w przypadku rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego <sup>(51)</sup> rozporządzenie (EWG) nr 4055/86 nie przewiduje możliwych wyjątków od zasady swobody świadczenia usług międzynarodowego transportu morskiego.
- (232) Komisja jest zdania, że niezależnie od braku wyraźnego przepisu regulującego możliwość przyjmowania przez państwa członkowskie zamówień publicznych na usługi w zakresie usług transportu morskiego między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, rozporządzenie (EWG) nr 4055/86 nie uniemożliwia państwu członkowskim podejmowania takich działań. Zgodnie z ust. 9 akapit drugi wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu morskiego („wytyczne w sprawie transportu morskiego”) <sup>(52)</sup> „Komisja przyjmuje, że jeżeli usługa w ramach transportu międzynarodowego jest konieczna z punktu widzenia dużego zapotrzebowania na transport publiczny, mogą zostać nałożone zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub mogą zostać przyjęte zamówienia publiczne na usługi, pod warunkiem że wszelka rekompensata jest zgodna ze wspomnianymi przepisami merytorycznymi i formalnymi określonymi w Traktacie [przepisy merytoryczne i formalne określone w Traktacie regulujące pomoc państwa, zgodnie z wykładnią Trybunału Sprawiedliwości]”.
- (233) W związku z powyższym, Komisja ograniczy swoją ocenę do kwestii, czy połączenia międzynarodowe obsługiwane przez przedsiębiorstwa Adriatica i Saremar zostały uznane przez Włochy za niezbędne dla zaspokojenia dużego zapotrzebowania na transport publiczny.

#### **Międzynarodowe połączenia obsługiwane przez przedsiębiorstwo Adriatica**

- (234) Przedsiębiorstwo Adriatica obsługiwało połączenia międzynarodowe między Włochami a, odpowiednio, Grecją, Albanią, Czarnogórą i Chorwacją.
- (235) Komisja musi ocenić, czy na tych połączeniach funkcjonowały konkurencyjne podmioty oferujący usługi podobne lub porównywalne z usługami oferowanymi przez podmiot publiczny i czy spełniałyby one wymogi określone przez organy publiczne. Po uchyleniu decyzji z 2005 r. władze włoskie nie poinformowały Komisji o żadnych istotnych zmianach w zakresie obowiązków świadczenia usługi publicznej ani o stanie konkurencji na tych połączeniach.
- (236) Jak przedstawiono szczegółowo poniżej, przedsiębiorstwu Adriatica powierzono misję w interesie ogólnym, która wiązała się z kosztami, których przedsiębiorstwo nie musiałoby ponieść, gdyby kierowało się własnym interesem gospodarczym.
- Włochy–Grecja
- (237) Połączenie morskie Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, które łączyło centralne regiony Unii Europejskiej z jednym z jej regionów peryferyjnych, miało zasadnicze znaczenie dla ruchu handlowego i turystycznego, zwłaszcza ze względu na niestabilność polityczną, która spowodowała zakłócenia na alternatywnych połączeniach lądowych.
- (238) W 1977 r. na wspólny wniosek władz włoskich i greckich, to połączenie morskie umieszczono w wykazie połączeń kolejowych, drogowych lub żeglugowych, dla których stosuje się konwencję międzynarodową o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 7 lutego 1970 r. W celu zapewnienia sobie możliwości obsługi tego połączenia, przedsiębiorstwo Adriatica przystąpiło do systemu EURAIL.
- (239) Z informacji przekazanych Komisji w trakcie spotkania w dniu 26 października 2001 r. wynika, że w latach 1992–1999 przedsiębiorstwo Adriatica na tym połączeniu realizowało średnio 265 rejsów rocznie, przewożąc rocznie średnio 161 440 osób, 24 376 pojazdów i 104 437 m. b. towarów. Jak wskazały władze włoskie w piśmie z dnia 17 lutego 2004 r., w latach 1996–1999 podmioty konkurencyjne w stosunku do przedsiębiorstwa Adriatica nie były w stanie zapewnić równorzędnych usług pod względem jakości i eksploatowanych statków, w tym zapewnionej przez spółkę regularności i częstotliwości połączeń.

<sup>(51)</sup> W art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego przewidziano możliwość udzielania przez państwa członkowskie zamówień publicznych na usługi przedsiębiorstwom żeglugowym uczestniczącym w świadczeniu regularnych usług przewozowych na wyspy, z wysp i między wyspami lub nakładania na nie obowiązków świadczenia usługi publicznej jako warunku prowadzenia usług kabotażowych. W art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia stwierdzono również, że przy nakładaniu obowiązku świadczenia usług publicznych państwa członkowskie muszą przestrzegać wymagań dotyczących obsługiwanych portów, regularności rejsów, ich ciągłości, częstotliwości, zdolności do świadczenia tych usług, stawek opłat i załogi statku, a w stosownych przypadkach do wszelka rekompensata za obowiązki świadczenia usługi publicznej musi być osiągalna dla wszystkich armatorów unijnych.

<sup>(52)</sup> Komunikat Komisji C(2004) 43 – wspólnotowe wytyczne w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3).

- (240) Przedsiębiorstwo Adriatica obsługiwało to połączenie do końca 1999 r. Pod koniec pięcioletniego planu na lata 1995–1999 przedsiębiorstwo Adriatica zawiesiło kursy swoich statków na połączeniu Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras i przestało otrzymywać dotacje publiczne na obsługę tego połączenia. W celu zapewnienia obsługi połączeń pasażerskich między Brindisi a Patras, objętych konwencją CIV, Adriatica zawarła w latach 2000–2004 umowy z innymi podmiotami transportu morskiego.
- (241) Komisja uważa, że władze włoskie były uprawnione do pokrycia strat z działalności operacyjnej związanych z obsługą regularnych połączeń z portami obsługującymi oddalone regiony Unii, na których mechanizmy rynkowe nie zapewniłyby wystarczającego poziomu usług. W związku z powyższym, Komisja uważa, że przyznanie dotacji publicznych na obsługę tego połączenia może być ogólnie uzasadnione.
- (242) Komisja stwierdza, że obsługa połączeń morskich między Włochami a Grecją przez przedsiębiorstwo Adriatica stanowiła faktyczną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym.
- Włochy–Albania
- (243) Połączenia z Albanią powstały w 1983 r., gdy na podstawie dwustronnego porozumienia między Włochami i Albanią z 1983 r. <sup>(33)</sup> przedsiębiorstwo Adriatica uruchomiło mieszane połączenie pasażersko-towarowe Triest–Durrës. W latach 1991–1998 ruch między Włochami a Albanią rósł wykładniczo: z 20 096 pasażerów w 1991 r. do 357 078 pasażerów w 1999 r. Połączenia obsługiwane przez Adriatica (Triest–Durrës, Ankona–Durrës i Bari–Durrës) były niezbędne dla zaspokojenia zapotrzebowania na transport miejscowej ludności, w szczególności grup o niższych dochodach, oraz dla utrzymania dobrych stosunków sąsiedzkich z Albanią. Zainteresowanie Włochami tymi połączeniami wynika z silnych więzi historycznych, politycznych i gospodarczych pomiędzy tymi dwoma krajami, z obecności kilkuset tysięcy Albańczyków, którzy wyemigrowali do Włoch w XX w. oraz z niewielkiej grupy włoskich kolonistów mieszkających w Albanii do 1992 roku. Co więcej, w latach 90. promy Adriatica odegrały kluczową rolę w logistycznym i humanitarnym wsparciu udzielonym Albanii przez Włochy w czasie albańskiego kryzysu politycznego, który nastąpił po upadku reżimu w tym kraju.
- (244) Przedsiębiorstwo Adriatica podlegało ograniczeniom dotyczącym doboru obsługiwanych połączeń, ich częstotliwości i stosowanych stawek opłat (ustalonych *ex ante* przez Włochy) oraz pod względem eksploatowanych statków/promów, które musiały zostać zatwierdzone przez administrację włoską.
- (245) Na połączeniu Triest–Durrës (25 godzin podróży) przedsiębiorstwo Adriatica nie miało żadnej konkurencji. W latach 1995–1998 przedsiębiorstwo Adriatica obsługiwało to połączenie dwa razy w tygodniu przez cały rok za pomocą promów przewożących pasażerów i towary. Maksymalna oferowana zdolność przewozowa wynosiła 800 pasażerów na jeden rejs. W 1999 r. w wyniku zmiany planu pięcioletniego na lata 1995–1999, zatwierdzonego dekretem ministerialnym z dnia 17 lipca 1998 r. przedsiębiorstwo Adriatica obsługiwało na tym połączeniu wyłącznie transport towarowy. Od 2000 r. (tj. z chwilą zakończenia realizacji drugiego planu pięcioletniego) Włochy podjęły decyzję o wstrzymaniu obsługi połączenia, ponieważ zapotrzebowanie na przewozy na tej trasie zaczęło się zmniejszać i stało się oczywiste, że podmioty prywatne wchodzące na rynek zapewnią wystarczającą obsługę linii.
- (246) Również na połączeniu Ankona–Durrës (18–19 godzin podróży) przedsiębiorstwo Adriatica nie miało żadnej konkurencji. Zgodnie z planem na lata 1995–1999, przedsiębiorstwo Adriatica musiało obsługiwać to połączenie dwa razy w tygodniu. W 2001 r. Adriatica obsługiwało to połączenie cztery razy w tygodniu za pomocą pięciu promów przewożących pasażerów i towary. Maksymalna oferowana zdolność przewozowa wynosiła 800–1 080 pasażerów (w zależności od rodzaju promu) na jeden rejs. Połączenie było obsługiwane do 2004 r., kiedy to Adria Ferries weszło na rynek ze zdolnością wystarczającą do zaspokojenia zapotrzebowania rynkowego (wykorzystując prom o zdolności przewozowej 800 pasażerów i 25 samochodów ciężarowych).
- (247) Na połączeniu Bari–Durrës (8 godzin podróży) przedsiębiorstwo Adriatica konkurowało z innymi podmiotami (z UE i spoza UE), które jednak wykorzystywały stare statki i świadczyły usługi, które nie gwarantowały regularności i pewności niezbędnej do zaspokojenia potrzeb ludności. Zgodnie z planem na lata 1995–1999, przedsiębiorstwo Adriatica musiało obsługiwać to połączenie cztery razy w tygodniu. W 1998 r., w następstwie zmiany planu zatwierdzonego przez ministerstwo, Adriatica obsługiwało to połączenie trzy razy w tygodniu. Całkowita oferowana zdolność przewozowa wynosiła 1 080 pasażerów na rejs przez cały rok. Z danych dotyczących zapotrzebowania w 2001 r. wynika, że Adriatica było jedynym przedsiębiorstwem obsługującym połączenie, które było w stanie w całości zaspokoić zapotrzebowanie przez cały rok (tj. 530 pasażerów dziennie poza sezonem i 1 050 pasażerów dziennie w szczycie sezonu). Ponadto ceny Adriatica nie były niższe od kosztów ponoszonych przez konkurentów. Informacje przekazane przez władze włoskie po stwierdzeniu nieważności decyzji z 2005 r. przez Sąd wskazują, że wyniki na połączeniu Bari–Durrës były w latach 2004–2008 pozytywne. Mimo że władze włoskie nie były w stanie dostarczyć danych dotyczących poszczególnych połączeń za lata 2002–2003, w odpowiedzi z dnia 21 grudnia 2018 r. potwierdziły, że Adriatica nie otrzymało żadnego odszkodowania z tytułu obsługi tego połączenia w latach 2002–2008.

<sup>(33)</sup> W art. 5 protokołu przedsiębiorstwo Adriatica oraz podmiotowi albańskiemu Transship powierzono zadanie zorganizowania świadczenia usług na tym połączeniu.

(248) Komisja stwierdza, że Adriatica było jedynym przedsiębiorstwem zapewniającym regularne i pewne usługi promowego transportu pasażerskiego i towarowego na połączeniach Triest–Durrës (do 2000 r.), Ankona–Durrës (do 2004 r.) i Bari–Durrës (do końca 2001 r.) oraz że usługi morskie świadczone przez Adriatica na tych połączeniach stanowiły faktyczne usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym. Jeżeli chodzi o usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Adriatica na połączeniu Bari–Durrës w latach 2002–2008, nie ma potrzeby dokonywania oceny istnienia faktycznych usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w tym okresie, ponieważ przedsiębiorstwu Adriatica nie przyznano żadnej pomocy jako rekompensaty z tytułu świadczenia tych usług.

— Włochy–Czarnogóra

(249) Na połączeniu między Włochami a Czarnogórą przedsiębiorstwo Adriatica obsługiwało połączenia Ankona–Bar i Bari–Bar. Adriatica utworzyło oba połączenia w 1997 r. na podstawie wniosku władz Czarnogóry w sprawie regularnego połączenia morskiego między portem handlowym tego kraju a północnymi i południowymi portami Włoch, a w 1999 r. zawieszono je z powodu wojny w Kosowie. W tym czasie Włochy były zainteresowane zapewnieniem regularnych połączeń z i do Czarnogóry w celu zacieśnienia współpracy regionalnej i wsparcia procesu demokratyzacji państw Federacyjnej Republiki Jugosławii (tj. Serbii i Czarnogóry). Bar było jedynym punktem, w którym Federacyjna Republika Jugosławii miała dostęp do morza.

(250) Połączenie morskie Ankona–Bar wznowiono w 2000 r. na wniosek władz Czarnogóry, które w 2001 r. poprosiły wręcz o zwiększenie częstotliwości usług świadczonych przez Adriatica. Na połączeniu tym, obsługiwanym do 2004 r., Adriatica nigdy nie miało konkurencji.

(251) Połączenie morskie Bari–Bar było obsługiwane przez Adriatica jedynie w latach 1997 i 1998. Na tym połączeniu Adriatica musiało konkurować z dwoma podmiotami (czarnogórskim państwowym przedsiębiorstwem promowym oraz jednym podmiotem słoweńskim), które nie zapewniały takiej samej jakości statków.

(252) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że usługi morskie świadczone przez Adriatica na połączeniu między Włochami a Czarnogórą stanowiły faktyczne usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, ponieważ Adriatica było jedynym przedsiębiorstwem zapewniającym regularne i niezawodne usługi pasażerskiego i towarowego transportu promowego na tym połączeniu.

— Włochy–Chorwacja

(253) Na połączeniu między Włochami a Chorwacją Adriatica obsługiwało połączenia Ankona–Split i Bari–Dubrownik.

(254) Obsługę połączenia morskiego Ankona–Split między Włochami a Chorwacją, przyznaną prywatnym podmiotom w 1960 r., przekazano przedsiębiorstwu Adriatica na podstawie ustawy nr 42 z dnia 27 lutego 1978 r. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynikało, że obsługę połączenia przerwano w 1991 r., a następnie wznowiono w 1994 r. na wyraźną prośbę rządu Republiki Chorwacji. Ponadto w interesie Włoch leżało zapewnienie regularnych połączeń z Chorwacją (a w szczególności z regionem Dalmacji), zważywszy na znaczną liczbę Włochów i osób pochodzenia włoskiego mieszkających w tym regionie. Pomimo perturbacji związanych z kryzysem w Kosowie ruch na tym połączeniu znacznie wzrósł od 1994 r. Adriatica przez cały rok wykonywała dwa rejsy tygodniowo promem pasażersko-samochodowym, natomiast pozostałe podmioty (jeden chorwacki, jeden liberyjski i jeden z Unii Europejskiej) zasadniczo prowadziły działalność tylko w sezonie letnim i nie spełniały wszystkich wymogów dotyczących usług określonych przez władze włoskie w umowie. W 2006 r. zaprzestano obsługi tego połączenia.

(255) Połączenie morskie Bari–Dubrownik było obsługiwane przez Adriatica jedynie w latach 1997 i 1998. Jedynym konkurentem na tym połączeniu była państwowa chorwacka spółka promowa.

(256) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że usługi morskie świadczone przez Adriatica między Włochami a Chorwacją stanowiły faktyczne usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, ponieważ Adriatica było jedynym przedsiębiorstwem zapewniającym regularne i niezawodne usługi promowego transportu pasażerskiego i towarowego na tych połączeniach.

### **Międzynarodowe połączenie obsługiwane przez przedsiębiorstwo Saremar**

(257) Przedsiębiorstwo Saremar obsługiwało międzynarodowe połączenie Santa Teresa Gallura–Bonifacio między Sycylią a Korsyką.

(258) Komisja uważa, że obsługa połączenia na trasie Sycylia–Korsyka (Santa Teresa–Bonifacio) przez Saremar odpowiada faktycznej potrzebie, której mechanizmy rynkowe nie mogłyby zaspokoić.

(259) W szczególności na tej trasie przedsiębiorstwo Saremar wykonywało dwa rejsy dziennie w obie strony przez cały rok, wykorzystując prom samochodowo–pasażerski o całkowitej pojemności 560 pasażerów i 51 pojazdów silnikowych. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynikało, że jest to połączenie w obszarze przygranicznym, o niewielkiej długości (10 mil morskich) i zakresie lokalnym, służące społeczności lokalnej zamieszkującej Sycylię i pobliskie gminy na Korsyce. Połączenie rozkładowe między Santa Teresa a Bonifacio służyło głównie zapewnieniu mobilności pracowników przygranicznych między południowym wybrzeżem Korsyki a północnym wybrzeżem Sycylii. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynikało, że zapotrzebowanie na tego rodzaju połączenie zgłosiły lokalne społeczności na Sycylii i Korsyce.

- (260) Usługi świadczone przez konkurenta nie spełniały wymogów w zakresie regularności i częstotliwości nałożonych przez władze włoskie. Ponadto podmiot ten nie prowadził regularnej działalności poza sezonem.
- (261) W związku z powyższym Komisja uważa, że cel będący wyrazem uzasadnionego interesu publicznego wyrażonego przez zainteresowane organy lokalne i regionalne polegający na zapewnieniu połączenia rozkładowego między dwoma regionami wyspiarskimi przez okres całego roku, nie mógłby zostać osiągnięty dzięki swobodnemu działaniu mechanizmów rynkowych. Międzynarodowe połączenie obsługiwane przez przedsiębiorstwo Saremar stanowiło zatem faktyczną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym.

#### 5.1.3.3. Odpowiedni akt powierzenia

- (262) Zgodnie z pkt 15 i 16 zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym beneficjentom wyraźnie powierzono świadczenie przedmiotowych usług na podstawie umów wstępnych oraz, w odniesieniu do obowiązujących okresów, planów pięcioletnich, które wyraźnie określają treść i czas trwania obowiązku świadczenia usługi publicznej, beneficjentów i mechanizm rekompensaty.
- (263) Umowy wstępne to zamówienia publiczne na usługi zawarte przez państwo włoskie z każdym z pięciu przedsiębiorstw regionalnych byłej Grupy Tirrenia. Zamówienia te nakładają na przedsiębiorstwa obowiązek świadczenia usług (w zakresie połączeń, częstotliwości, rodzaju statków i stawek opłat – zob. motyw 97), określony w planach pięcioletnich, oraz określają główne zasady stanowiące podstawę mechanizmu rekompensaty stosowanego w planach pięcioletnich. Jak wspomniano w motywach 95 i 96, w umowach wstępnych przewidziano, że kwotę rocznej dotacji ustala się na podstawie wniosku złożonego przez beneficjenta i zatwierdzonego przez ministerstwo. W umowach wstępnych określono szczegółowo poszczególne elementy przychodów i kosztów, które należy wziąć pod uwagę przy obliczaniu rekompensaty, a także zwrotu z zainwestowanego kapitału. W art. 3 umów wstępnych zawarto również ustalenia na temat unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensaty. Z jednej strony, przedsiębiorstwa regionalne były zobowiązane do natychmiastowego informowania ministerstwa o wszelkich istotnych zmianach w wynikach przewidzianych w złożonym wniosku, tak aby można było niezwłocznie skorygować rekompensatę. Z drugiej strony, brak nadwyżki rekompensaty sprawdzano również *ex post*, a przedsiębiorstwa regionalne były zobowiązane do zwrócenia państwu wszelkich otrzymanych nadwyżek.
- (264) Kwestie te dotyczą w równym stopniu wszystkich przedsiębiorstw regionalnych.

#### 5.1.3.4. Proporcjonalność rekompensaty

- (265) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Włochy, rekompensaty przyznane przedsiębiorstwom Adriatica i Saremar z tytułu obsługi połączeń międzynarodowych odpowiadały stracie netto odnotowanej na połączeniu.
- (266) Jeżeli chodzi o zasadność rekompensaty, ze względów przedstawionych w motywach 168 i 163–172 Komisja uważa, że rekompensata była ograniczona do kosztów netto poniesionych przy świadczeniu usług, a dopuszczalny zwrot dla podmiotu był na rozsądnym poziomie, zgodnie z pkt 21 i 22 zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym. Ponadto co najmniej od dnia 1 stycznia 2004 r. dla całej działalności w służbie publicznej wynikającej z obowiązków nałożonych przez Włochy przedsiębiorstwa regionalne prowadzono oddzielne księgi rachunkowe dla każdego połączenia. Można zatem stwierdzić, że przedsiębiorstwa regionalne wypełniły obowiązek przejrzystości wprowadzony dyrektywą Komisji 2006/111/WE<sup>(54)</sup> (zob. pkt 18 zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym).
- (267) Jeżeli chodzi w szczególności o inwestycje przewidziane w planach pięcioletnich, w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła swoje wątpliwości dotyczące zasad finansowania inwestycji niezbędnych z punktu widzenia świadczenia usług korzystających z dotacji na podstawie umów wstępnych. W szczególności Komisja pragnęła ocenić zakres, w jakim koszty zakupu statków oraz ich amortyzacji były uwzględniane przy obliczeniu rocznej rekompensaty. Ponadto fakt zapewnienia przedsiębiorstwom regionalnym do 2008 r. wypłaty dotacji uwzględniającej koszty amortyzacji floty stanowi okoliczność, którą można uznać za niejawną gwarancję ze strony państwa włoskiego, umożliwiającą podmiotowi publicznemu uniknąć ryzyka gospodarczego będącego nieodłączną częścią każdej inwestycji.

<sup>(54)</sup> Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

- (268) W umowach wstępnych zobowiązywano przedsiębiorstwa regionalne do wykorzystywania na dotowanych trasach statków mających mniej niż dwadzieścia lat i stanowiących ich własność (chyba że organy publiczne udzieliły wyraźnego zwolnienia). Obowiązek ten, stanowiący zobowiązanie z tytułu świadczenia usługi publicznej, doprowadził do odnowienia przez przedsiębiorstwa regionalne znacznej części floty w okresie obowiązywania umów wstępnych, biorąc pod uwagę wiek statków eksploatowanych na połączeniach objętych pierwszym planem pięcioletnim (1990–1994). Ponadto rodzaj statków eksploatowanych na poszczególnych połączeniach przez przedsiębiorstwa regionalne określono w dekrete ministerialnym zatwierdzającym lub wprowadzającym zmiany do poszczególnych planów pięcioletnich. Zakup nowej jednostki pływającej – podobnie, jak zbycie lub wycofanie z użytkowania starych jednostek – musiał zostać zatwierdzony w drodze dekretu ministerialnego, w którym dodatkowo określano dokładnie przeznaczenie takiej jednostki pływającej. Inwestycje realizowane przez przedsiębiorstwa regionalne musiały ponadto wpisywać się w strategię rozwoju usług świadczonych przez te przedsiębiorstwa w pięcioletnim okresie referencyjnym, zgodnie z planem pięcioletnim zatwierdzonym przez organ publiczny.
- (269) W świetle tych przepisów szczegółowych Komisja zbadała, czy w okresach pięcioletnich obejmujących lata 1990–1994 i 1995–1999 koszty nabycia i amortyzacji statków eksploatowanych przez przedsiębiorstwa regionalne na połączeniach objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych spełniały wymogi określone przez władze włoskie i czy proporcjonalnie uwzględniono je przy obliczaniu rocznej rekompensaty. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynikało, że oddaniu do eksploatacji nowych jednostek zawsze towarzyszyło wycofanie z użytkowania jednostek przestarzałych, co w konsekwencji nie spowodowało zwiększenia zdolności przewozowej w wyniku odnowienia floty przedsiębiorstw regionalnych.
- (270) Jeżeli chodzi o koszt nabycia nowych statków, z tych samych informacji wynikało, że: (i) źródło finansowania zakupów stanowiły częściowo zasoby własne poszczególnych przedsiębiorstw, a częściowo pożyczki bankowe; (ii) oprocentowanie udzielone przez instytucje finansujące odpowiadało oprocentowaniu stosowanemu w tym samym czasie wobec innych podmiotów gospodarczych o porównywalnej wielkości i podobnych obrotach działających w innych sektorach gospodarki<sup>(55)</sup>; (iii) przedsiębiorstwa regionalne nie korzystały z żadnej bezpośredniej gwarancji udzielonej przez organy włoskie tytułem zabezpieczenia zaciągniętych pożyczek. Komisja uznaje, że sam fakt istnienia umowy zawartej z państwem stanowił dla inwestorów gwarancję dotrzymania zobowiązań a dla przedsiębiorstw regionalnych stwarzał możliwość modernizacji floty bez ponoszenia ryzyka gospodarczego, które musiałyby przyjąć na siebie podmiot działający na warunkach rynkowych. Korzyść ta była jednak nieodłącznie związana z ustaleniami wprowadzonymi w umowach wstępnych, które zawarto na okres dwudziestu lat przed wejściem w życie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego i wytycznych w sprawie transportu morskiego. Ponadto jak już wspomniano, nowe statki nabyte przez przedsiębiorstwa regionalne w ramach umów wstępnych były przeznaczone wyłącznie do obsługi regularnych połączeń określonych w planach pięcioletnich. W rezultacie korzyść ta stanowiła nieodłączną część umów wstępnych.
- (271) Jeżeli chodzi o statki eksploatowane przez przedsiębiorstwa regionalne na połączeniach objętych planami pięcioletnimi, Komisja stwierdza, że stanowią one jeden ze składników kosztu, które zgodnie z art. 5 umów wstępnych uwzględnia się przy obliczaniu kwoty rocznej dotacji. Zgodnie z kryteriami określonymi w umowach wstępnych amortyzację obliczano metodą liniową przez okres 20 lat, z wyjątkiem jednostek szybkich, w przypadku których okres amortyzacji wynosił 15 lat. Ponieważ analiza księgowości analitycznej tych połączeń nie wykazała żadnego elementu nadmiernej rekompensaty, Komisja uważa, że mechanizm wprowadzony w umowach wstępnych celem uwzględnienia amortyzacji statków przy obliczaniu rocznej rekompensaty może zostać zatwierdzony na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.
- (272) Warunkiem świadczenia usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym jest użytkowanie statków, których rodzaj i zdolności przewozowe uprzednio określili organy publiczne i których amortyzacja może zatem stanowić element obliczenia wysokości rocznej rekompensaty pod warunkiem że przedmiotowe statki zostały zakupione przez przedsiębiorstwo w normalnych warunkach rynkowych w celu wykonania powierzonych mu zadań i eksploatuje się je wyłącznie w ramach świadczenia regularnych usług transportowych na połączeniach określonych w umowie.
- (273) W przypadku przedsiębiorstw regionalnych, Komisja stwierdza, że wszystkie przedmiotowe statki wykorzystywano wyłącznie dla celów świadczenia usług publicznych, a zatem ich amortyzację można w całości uwzględnić przy obliczaniu wysokości rocznej dotacji. Podobne ustalenia mają zastosowanie w odniesieniu do inwestycji niezbędnych z punktu widzenia świadczenia usług przewidzianych przez władze włoskie na okres pięcioletni 2000–2004 zgodnych pod względem rodzaju i zdolności przewozowej jednostek pływających ze zobowiązaniami, jakie przyjęły na siebie władze włoskie w odniesieniu do poziomu tych usług.

<sup>(55)</sup> Np. niedawny zakup dwóch jednostek szybkich sfinansował w 1999 r. Banco di Napoli, który udzielił pożyczki w wysokości 160 mld ITL na okres 10 lat z oprocentowaniem zmiennym równym Euribor 6M plus marża banku podnoszonym o 0,40 %. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że ta sama instytucja kredytowa w tym samym okresie udzieliła innym pożyczek innym dużym przedsiębiorstwom na praktycznie identycznych warunkach.

- (274) W związku z powyższym Komisja zauważa również, że konieczność amortyzacji inwestycji niezbędnych do świadczenia usługi uzasadnia stosunkowo długi okres powierzenia (zob. pkt 17 zasad ramowych z 2012 r. dotyczące usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym).
- (275) Jeżeli chodzi o dodatkowe inwestycje przewidziane w planie przemysłowym na okres 1999–2002, wdrażanie tego planu zostało zawieszono w następstwie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego i nie zostało wznowione.

#### 5.1.3.5. Zakłócenie konkurencji sprzeczne z interesem Unii

- (276) Procedura określona w art. 108 TFUE nie może w żadnym wypadku przynieść rezultatów sprzecznych z konkretnymi postanowieniami Traktatu <sup>(56)</sup>. W związku z tym Komisja nie może uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa, która ze względu na określone zasady jej przyznawania, jest sprzeczna z konkretnymi postanowieniami Traktatu. Obowiązek Komisji w zakresie przestrzegania spójności między art. 107 i 108 TFUE a pozostałymi postanowieniami zawartymi w Traktacie istnieje w szczególności, jeżeli inne postanowienia dotyczą, jak ma to miejsce w rozpatrywanym przypadku, niezakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym <sup>(57)</sup>.
- (277) Zgodność z wymogami określonymi w zasadach ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, jak oceniono powyżej, jest zazwyczaj wystarczająca do zagwarantowania, by pomoc nie zakłócała konkurencji w sposób niezgodny z interesem Unii (zob. pkt 51 zasad ramowych z 2012 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym).
- (278) Jeżeli chodzi o spółkę Adriatica, Komisja zwraca jednak uwagę, że między dniem 30 października 1990 r. a lipcem 1994 r. spółka ta była zaangażowana w kartel cenowy mający na celu ustalanie cen dla przewozów samochodów ciężarowych na połączeniu Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, naruszając tym samym art. 101 TFUE <sup>(58)</sup>, a jednocześnie korzystała z pomocy z tytułu obsługi tego połączenia. Trybunał potwierdził tę ocenę po przyjęciu decyzji z 2005 r. <sup>(59)</sup>.
- (279) Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacanej za obsługę połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras w okresie od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r., kiedy beneficjent był zaangażowany w kartel cenowy zakazany na podstawie art. 101 TFUE, nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Chociaż celem rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych było konkretnie ułatwienie transportu towarów i pasażerów na połączeniu Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, beneficjent pomocy uczestniczył w kartelu cenowym, który blokował transport towarów na tym samym połączeniu. W związku z tym udział spółki Adriatica w kartelu stał w bezpośredniej sprzeczności z celem pomocy udzielanej na rzecz usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, której to pomocy udzielano spółce Adriatica, aby ułatwić transport morski na tym połączeniu.
- (280) Z tego wynika, że stwierdzenie istnienia pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym, a w konsekwencji nakazanie windykacji tej pomocy, nie będzie miało charakteru nowej kary, jak stwierdziły Włochy. Taka niezgodność z prawem wynika tylko z udziału przedsiębiorstwa korzystającego z pomocy w kartelu dotyczącym usług, które dzięki działaniom przedsiębiorstwa miały stać się bardziej dostępne dla konsumentów, a nie bardziej scentralizowane na szkodę konsumentów. Biorąc pod uwagę rodzaj świadczonych usług, których dotyczyła rekompensata i które dotyczyły jednocześnie przewozu samochodów dostawczych, osób i towarów, uczestnictwo beneficjenta w kartelu mającym na celu ustalenie cen dla samochodów ciężarowych pozwala na wyciągnięcie wniosków dotyczących całości obsługiwanego połączenia. Kartel dotyczył przewozu samochodów dostawczych, który miał zostać ułatwiony przez władze włoskie właśnie dzięki dotacji.
- (281) Ponadto kartel znacznie zakłócił konkurencję na przedmiotowym rynku, tj. na połączeniu Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, natomiast pomoc na usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym na tym samym połączeniu powinna być zostać udzielona w sposób, który ograniczyłby do minimum zakłócenia konkurencji. Udział beneficjenta w kartelu cenowym na tym połączeniu zwiększył zakłócający wpływ pomocy i spowodował, że wywarła ona znaczące niekorzystne skutki dla innych państw członkowskich oraz funkcjonowania rynku wewnętrznego. Ponadto prawdopodobne jest, że gdyby nie dotacje publiczne, Adriatica nie miałaby siły ekonomicznej, by uczestniczyć w kartelu.
- (282) Co więcej, w tamtym momencie Adriatica w pełni podlegała kontroli spółki publicznej. W związku z tym ta część władz włoskich wiedziała o kartelu i jego szkodliwych skutkach dla konsumentów, natomiast druga część władz włoskich w dalszym ciągu wypłacała pomoc na usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, której celem była pomoc konsumentom na tym samym połączeniu przy możliwie jak najmniejszym zakłóceniu dla konkurencji.

<sup>(56)</sup> Zob. wyrok z dnia 21 maja 1980 r., Komisja/Włochy, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, pkt 11; wyrok z dnia 15 czerwca 1993 r., Matra SA/Komisja, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, pkt 41; oraz wyrok z dnia 19 września 2000 r., Niemcy/Komisja, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, pkt 78.

<sup>(57)</sup> Wyrok z dnia 15 czerwca 1993 r., Matra SA/Komisja, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, pkt 42 i 43.

<sup>(58)</sup> Decyzja Komisji 1999/271/WE z dnia 9 grudnia 1998 r. w sprawie postępowania przewidzianego w art. 85 Traktatu WE (IV/34466 – Promy greckie) (Dz.U. L 109 z 27.4.1999, s. 24) potwierdzona w tym zakresie wyrokiem z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie T-61/99, Adriatica di Navigazione/Komisja, ECLI:EU:T:2003:335.

<sup>(59)</sup> Postanowienie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 lutego 2006 r., Adriatica di Navigazione/Komisja, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105.



- (283) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że pomoc w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz Adriatica z tytułu obsługi połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras w okresie od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r. jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

## 5.2. Preferencyjne zasady opodatkowania

- (284) W latach 1996–2008 promy należące do Grupy Tirrenia korzystały z preferencyjnych zasad opodatkowania dotyczących zaopatrzenia w paliwa i smary wykorzystywane jako paliwo w żegludze.
- (285) Włochy wprowadziły te preferencyjne zasady opodatkowania na podstawie dekretu z mocą ustawy nr 504 z dnia 26 października 1995 r., a na podstawie decyzji z dnia 2 marca 1996 r. rozszerzyły je na całą flotę unieruchomioną w porcie dla celów remontowo-konserwacyjnych.
- (286) W wyroku z dnia 10 maja 2005 r. w sprawie C-400/99 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że nie należało zawieszać tego systemu opodatkowania jako pomocy niezgodnej z prawem, biorąc pod uwagę, że w 1996 r. władze włoskie rozszerzyły system pomocy na wszystkie statki unieruchomione w portach z powodu prac konserwacyjnych.
- (287) Niezależnie od tego, czy taki środek stanowił pomoc państwa, Komisja zwraca uwagę na fakt, że po decyzji z 2005 r. ani Komisja, ani Włochy, działając na żądanie Komisji, nie podjęły żadnych działań w odniesieniu do tego środka. W związku z tym każda decyzja przyjęta przez Komisję w tym momencie będzie miała miejsce po upływie dziesięcioletniego terminu przedawnienia <sup>(60)</sup>.
- (288) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że preferencyjne zasady opodatkowania uznaje się za istniejącą pomoc na podstawie art. 17 nowego rozporządzenia proceduralnego.

## 6. WNIOSKI

- (289) Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacona przedsiębiorstwom regionalnym byłej Grupy Tirrenia z tytułu obsługi połączeń *kabotażowych* do końca 2008 r. stanowi istniejącą pomoc na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego z 1992 r.
- (290) Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacona spółce Saremar i spółce Adriatica za obsługę połączeń *międzynarodowych* na podstawie umów występnych do końca 2008 r. stanowi nową pomoc. Taka pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym, z wyjątkiem pomocy wypłaconej spółce Adriatica za okres od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r. za obsługę połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, która jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym, ponieważ była ściśle związana z kartelem zakazanym na podstawie art. 101 TFUE.
- (291) Preferencyjne zasady opodatkowania dotyczące zaopatrzenia w paliwa i smary stosowane do Grupy Tirrenia w latach 1995–2008 stanowią istniejącą pomoc na podstawie art. 17 nowego rozporządzenia proceduralnego.

## 7. ODZYSKANIE ŚRODKÓW

- (292) Zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i z utrwalonym orzecznictwem sądów unijnych w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji o zmianie formy lub wycofaniu pomocy przez państwo członkowskie <sup>(61)</sup>. Z utrwalonego orzecznictwa sądów unijnych wynika również, że nałożenie na państwo członkowskie obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu stanu pierwotnego <sup>(62)</sup>.
- (293) W tym kontekście sądy unijne ustaliły, że cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy niezgodnej z prawem dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów na rynku wewnętrznym, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy <sup>(63)</sup>.
- (294) Zgodnie z orzecznictwem art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/1589 stanowi, że: „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy niezgodnej z prawem, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta”.

<sup>(60)</sup> Ponieważ decyzja z 2005 r. (z dnia 16 marca 2004 r.) była przedmiotem postępowania toczącego się przed Trybunałem Sprawiedliwości w okresie od dnia 24 czerwca 2004 r. do 4 marca 2009 r., dziesięcioletni termin przedawnienia, który rozpoczął bieg po ostatnim działaniu podjętym przez Komisję w sprawie przedmiotowego środka i który zawieszono na czas postępowania sądowego, upłynął pod koniec listopada 2018 r. (dnia 26 listopada 2018 r.).

<sup>(61)</sup> Wyrok z dnia 12 lipca 1973 r., Komisja/Niemcy, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, pkt 13.

<sup>(62)</sup> Wyrok z dnia 21 marca 1990 r., Belgia/Komisja, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, pkt 66.

<sup>(63)</sup> Wyrok z dnia 17 czerwca 1999 r., Belgia/Komisja, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, pkt 64 i 65.

- (295) Zatem biorąc pod uwagę fakt, że środek przyznany spółce Adriatica, o którym mowa w motywie 290, wprowadzono z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE i należy go uznać za pomoc państwa niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, pomoc ta musi zostać odzyskana w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku wewnętrznym przed przyznaniem pomocy. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki do momentu skutecznego odzyskania środków.
- (296) Dnia 22 lipca 2004 r., ze skutkiem od dnia 1 września 2004 r., spółka Adriatica połączyła się z przedsiębiorstwem Tirrenia, a ono przejęło połączenia obsługiwane przez spółkę Adriatica. Przedsiębiorstwo Tirrenia, które było jedynym istniejącym podmiotem po połączeniu, przejęło wszystkie aktywa, zobowiązania oraz obowiązujące umowy.
- (297) Po przyjęciu decyzji z 2005 r. Włochy nakazały windykację pomocy wypłaconej spółce Adriatica w okresie od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r. z tytułu obsługi połączenia Brindisi–Korfu–Igooumenitsa–Patras, którą to pomoc władze włoskie oszacowały na dzień 31 grudnia 2006 r. na kwotę 8 651 600 EUR (kwota główna w wysokości 3 207 810 EUR i odsetki w wysokości 5 443 790 EUR)<sup>(64)</sup>. W swoim nakazie odzyskania środków z dnia 28 lutego 2007 r. skierowanym do przedsiębiorstwa Tirrenia Włochy poinformowały to przedsiębiorstwo, że ma ono obowiązek zapłacić dodatkową kwotę za okres od dnia 1 stycznia 2007 r. do faktycznej daty płatności wymienionej wyżej kwoty. Dnia 26 marca 2007 r. przedsiębiorstwo Tirrenia zwróciło 8 651 600 EUR. W swoim piśmie z dnia 21 grudnia 2018 r. Włochy potwierdziły, że po wyroku z 2009 r. unieważniającym decyzję z 2005 r. nie zwróciły beneficjentowi odzyskanych kwot. Na podstawie informacji dostępnych dla Komisji można jednak stwierdzić, że przedsiębiorstwo Tirrenia nie zostało poproszone o zwrot żadnych dodatkowych środków z tytułu odsetek narosłych w okresie od dnia 31 grudnia 2006 r. do dnia 26 marca 2007 r.
- (298) Komisja zwraca zatem uwagę, że władze włoskie będą musiały ponownie obliczyć całkowitą kwotę należnych odsetek narosłych od głównej kwoty pomocy ustalonej w wysokości 3 207 810 EUR od dnia, w którym pomoc przekazano do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej pełnego zwrotu. Następnie władze włoskie muszą odjąć od wyniku tego obliczenia kwotę odsetek zapłaconych już przez beneficjenta dnia 28 lutego 2007 r.
- (299) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w 2007 r. Włochy uznawały, i w dalszym ciągu uznawały tak samo w grudniu 2018 r., że przedsiębiorstwo Tirrenia było zobowiązane do zwrotu pomocy przyznanej na rzecz Adriatica, jak opisano z motywie 297. Ponadto przedsiębiorstwo Tirrenia zaakceptowało to ustalenie, zwracając pomoc należną od spółki Adriatica, jak opisano w motywie 297. Komisja samodzielnie przeanalizuje jednak teraz również ewentualną ciągłość gospodarczą między spółką Adriatica a przedsiębiorstwem Tirrenia w celu określenia, które przedsiębiorstwo będzie zobowiązane do zwrotu pomocy.

## 8. CIĄGŁOŚĆ GOSPODARCZA

- (300) Jeżeli miała miejsce późniejsza sprzedaż lub przeniesienie beneficjenta niezgodnej z prawem i z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa, obowiązek zwrotu kwoty pomocy można rozszerzyć na inne przedsiębiorstwa, na które przeniesiono udziały lub działalność beneficjenta (przedsiębiorstwo-następca)<sup>(65)</sup>. Za beneficjenta pomocy państwa należy uznać każde przedsiębiorstwo kontynuujące działalność pierwotnego przedsiębiorstwa, pod warunkiem że zaistniały aspekty przeniesienia wskazujące, że działalność rzeczywiście była kontynuowana. Ponadto w przypadkach połączeń lub innych form reorganizacji działalności obowiązek zwrotu pomocy może zostać przeniesiony na istniejący podmiot<sup>(66)</sup>. Jeżeli z kolei można wykazać, że korzyść wynikająca z pomocy niezgodnej z prawem pozostaje u pierwotnego beneficjenta (niezależnie od przeniesienia niektórych jego aktywów), obowiązek zwrotu kwoty pomocy będzie w dalszym ciągu dotyczył pierwotnego beneficjenta tej pomocy.
- (301) Zgodnie z orzeczeniem Trybunału z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie Włochy i SIM 2/Komisja<sup>(67)</sup>, na którym Komisja oparła swoje decyzje w sprawie przedsiębiorstw Olympic Airlines, Alitalia i SERNAM<sup>(68)</sup>, ocenę ciągłości gospodarczej między beneficjentem pomocy a przedsiębiorstwem, któremu przekazano aktywa tego beneficjenta, przepro-

<sup>(64)</sup> Kwotę tę obliczyła grupa robocza utworzona na podstawie dekretu interministerialnego wydanego dnia 3 grudnia 2004 r.

<sup>(65)</sup> Wyrok z dnia 21 marca 1991 r., Włochy/Komisja, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, pkt 57. W wyniku spłaty pomocy beneficjent traci przewagę, którą uzyskał na rynku, dzięki czemu dochodzi do przywrócenia sytuacji sprzed przyznania pomocy.

<sup>(66)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 marca 2018 r., SNCF Mobilités/Komisja, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, pkt 113.

<sup>(67)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 8 maja 2003 r., Republika Włoska i SIM 2 Multimedia SpA/Komisja, sprawy połączone C-328/99 oraz C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

<sup>(68)</sup> Decyzja Komisji z dnia 17 września 2008 r. w sprawie pomocy państwa N 321/2008, N 322/2008 i N 323/2008 – Grecja – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r., pomoc państwa N 510/2008 – Włochy – sprzedaż aktywów Alitalia; decyzja Komisji z dnia 4 kwietnia 2012 r. SA.34547 – Francja – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

wadza się za pośrednictwem zbioru wskaźników. Uwzględnić można następujące czynniki, przy czym nie jest konieczne wystąpienie wszystkich tych czynników łącznie, aby istniała ciągłość gospodarcza między dwoma przedsiębiorstwami <sup>(69)</sup>:

- adekwatność ceny sprzedaży do ceny rynkowej,
  - zakres przeniesienia (aktywa i zobowiązania, siła robocza, istnienie funkcjonalnych pakietów aktywów),
  - tożsamość nabywcy lub nabywców,
  - moment przeniesienia (po rozpoczęciu wstępnej oceny, po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego lub po wydaniu decyzji końcowej),
  - ekonomiczna logika i cel operacji przeniesienia.
- (302) Spółka Adriatica należała w pełni do przedsiębiorstwa Tirrenia. Ponadto ostatecznymi właścicielami przedsiębiorstwa Tirrenia były te same podmioty, które były właścicielami spółki Adriatica (tj. spółka publiczna *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*” która na dzień 30 stycznia 2004 r. była jedynym udziałowcem przedsiębiorstwa Tirrenia). Są to wyraźne oznaki ciągłości gospodarczej między tymi dwoma przedsiębiorstwami w stosunku do innego scenariusza, w którym właścicielami były niepowiązane podmioty.
- (303) Sprzedaż spółki Adriatica przedsiębiorstwu Tirrenia była zasadniczo jedynie przeniesieniem między spółką zależną a jej właścicielem – nie zorganizowano żadnego przetargu ani nie zapłacono żadnej ceny.
- (304) Jeżeli chodzi o zakres transakcji, spółkę Adriatica sprzedano jako kontynuację działalności, a przedsiębiorstwo Tirrenia przejęło wszystkie jej zobowiązania zgonie z umową wstępną zawartą między spółką Adriatica a państwem włoskim. Komisja nie dysponuje przesłankami wskazującymi na to, by po bezpośrednim przejściu działalności spółki Adriatica przedsiębiorstwo Tirrenia wprowadziło jakiegokolwiek zmiany w jej polityce handlowej, personalnej lub dotyczącej produkcji. Im większa część pierwotnej działalności jest przenoszona do nowego podmiotu, tym większe jest prawdopodobieństwo, że działalność gospodarcza związana z tymi aktywami jest tylko kontynuacją poprzedniej działalności, która nadal odnosi korzyści z pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym. W tym przypadku przedsiębiorstwo Tirrenia przejęło cały zestaw aktywów, zobowiązań i stosunków umownych spółki Adriatica.
- (305) Jeżeli chodzi o cel transakcji, Komisja zwraca uwagę, że mimo iż nie ma bezpośrednich dowodów świadczących o tym, że transakcja miała na celu obejście decyzji o odzyskaniu pomocy, a tym samym uniknięcie jej skutków, przedsiębiorstwo Tirrenia zdecydowało się na przejęcie spółki Adriatica dwa dni po przyjęciu przez Komisję decyzji z 2005 r. Można na tej podstawie wysnuć wniosek, że oba przedsiębiorstwa były świadome trwającego postępowania prowadzonego przez Komisję i mogły uwzględnić ten fakt, podejmując decyzję o połączeniu ich działalności w ramach Tirrenia. Ponadto ekonomiczna logika transakcji wyraźnie polegała na kontynuowaniu tej samej działalności spółki Adriatica pod nazwą Tirrenia.
- (306) W związku z tym Komisja stwierdza, że istnieje ciągłość gospodarcza między przedsiębiorstwem Tirrenia a spółką Adriatica oraz że odzyskanie pomocy dotyczące spółki Adriatica na podstawie niniejszej decyzji należy rozszerzyć na przedsiębiorstwo Tirrenia. Dzięki swojej stałej obecności operacyjnej na rynku przedsiębiorstwo Tirrenia w dalszym ciągu korzystało z pomocy państwa, którą spółka Adriatica otrzymała na swoją działalność gospodarczą i która nadal zakłócała rynek.
- (307) W związku z tym podczas wykonywania ponownego obliczenia, o którym mowa w motywie 298, Włochy mogą w pełni uwzględnić zwrot kwoty 5 443 790 EUR przez przedsiębiorstwo Tirrenia, który miał miejsce dnia 26 marca 2007 r., w zakresie, w jakim środki te nie zostały później zwrócone przedsiębiorstwu Tirrenia,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Pomoc przyznana przedsiębiorstwom Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar w okresie od dnia 1 stycznia 1992 r. do dnia 31 grudnia 2008 r. jako rekompensata za obsługę połączeń krajowych stanowi istniejącą pomoc.
2. Bez uszczerbku dla ust. 3 pomoc przyznana przez Włochy przedsiębiorstwom Adriatica i Saremar w okresie od dnia 1 stycznia 1992 r. do dnia 31 grudnia 2008 r. jako rekompensata za obsługę połączeń międzynarodowych jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.

<sup>(69)</sup> Ten zbiór wskaźników został potwierdzony przez Sąd w wyroku z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie Ryanair/Komisja, sprawa T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, w którym potwierdzono decyzję w sprawie Alitalia.

3. Pomoc dla spółki Adriatica za okres styczeń 1992 r. – lipiec 1994 r. w odniesieniu do połączenia Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras, wdrożona niezgodnie z prawem z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

4. Zasady opodatkowania dotyczące olejów mineralnych wykorzystywanych jako paliwo w żegludze uznaje się za istniejącą pomoc, biorąc pod uwagę, że ani Komisja, ani Włochy, działając na żądanie Komisji, nie podjęły żadnych działań w odniesieniu do tego środka przed upływem okresu przedawnienia na odzyskanie pomocy, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (UE) 2015/1589.

#### Artykuł 2

1. Włochy odzyskują od beneficjenta pomoc, o której mowa w art. 1 ust. 3.
2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 oraz rozporządzenia (WE) nr 271/2008 <sup>(70)</sup> zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.
4. Na podstawie posiadanych informacji Komisja uznaje, że Włochy odzyskały już od beneficjenta kwotę główną pomocy oraz część należnych odsetek od zwracanej pomocy.

#### Artykuł 3

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Włochy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

#### Artykuł 4

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Włochy przekazują następujące informacje:
  - a) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od beneficjenta;
  - b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
  - c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentom nakazano zwrot pomocy.
2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 1 ust. 3, Włochy na bieżąco informują Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Włochy bezzwłocznie przedstawiają informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Włochy dostarczają również szczegółowe informacje o kwotach pomocy oraz odsetek od zwracanej pomocy już odzyskanych od beneficjentów.

#### Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Komisja może opublikować kwoty pomocy i odsetek od zwracanej pomocy odzyskane w zastosowaniu niniejszej decyzji, nie naruszając przepisów art. 30 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 marca 2020 r.

W imieniu Komisji  
Margrethe VESTAGER  
Wiceprzewodnicząca wykonawcza

---

<sup>(70)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).