

II

(Akty, których publikacja nie jest obowiązkowa)

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 16 marca 2004 r.

w sprawie pomocy państwa wypłaconej przez Włochy przedsiębiorstwom żeglugowym **Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (Grupa Tirrenia)**

(notyfikowana jako dokument nr K(2004) 470)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/163/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88, ust. 2, akapit pierwszy,

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

po uprzednim zwróceniu się do zainteresowanych stron o przedstawienie swych uwag zgodnie z podanymi artykułami ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. POSTĘPOWANIE

- (1) W związku z licznymi skargami, które wpłynęły na ręce Komisji, Komisja postanowiła o wszczęciu procedury zgodnie z art. 88, ust. 2 Traktatu w sprawie pomocy wypłaconej na rzecz sześciu przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia, a dokładnie Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Przedmiotowa pomoc ma postać dotacji wypłacanych bezpośrednio każdemu z przedsiębiorstw należących do grupy, w celu wspierania usług transportu morskiego świadczonych przez te podmioty na mocy umów zawartych z państwem w 1991 r. Wspomniane wyżej umowy mają zapewnić świadczenie usług transportu morskiego, obejmujących, w przeważającej mierze, połączenia między częścią kontynentalną Włoch, Sycylią, Sardynią a pozostałymi mniejszymi wyspami należącymi do Włoch.
- (2) W piśmie z dnia 6 sierpnia 1999 r. Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji dotyczącej wszczęcia procedury. W piśmie z dnia 28 września 1999 r. władze włoskie przedstawiły swoje uwagi dotyczące tej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 306 z 23.10.1999, str. 2.

- (3) W następstwie publikacji decyzji w Dzienniku Urzędowym⁽²⁾, liczne podmioty prywatne oferujące usługi transportu morskiego, konkurencyjne w stosunku do usług oferowanych przez spółki należące do Grupy Tirrenia, zgłosiły Komisji swoje uwagi. Uwagi te zostały z kolei przekazane władzom włoskim, aby mogły się do nich ustosunkować.
- (4) W dniu 18 października 1999 r., Włochy złożyły odwołanie do Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o unieważnienie decyzji w części dotyczącej nakazu zawieszenia wypłat pomocy⁽³⁾. Jednocześnie, przedsiębiorstwa żeglugowe Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar odwołały się od decyzji do Sądu Pierwszej Instancji, zgodnie z art. 230, ust. 4 Traktatu⁽⁴⁾.
- (5) Na etapie postępowania wyjaśniającego, władze włoskie zwróciły się o wyłączenie do oddzielnego postępowania, sprawy dotyczącej Tirrenia di Navigazione w celu umożliwienia, w pierwszej kolejności, wydania ostatecznej decyzji odnośnie teje spółki. Wniosek taki wiąże się z zamiarem przystąpienia przez władze włoskie do prywatyzacji grupy, poczynając właśnie od przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione oraz chęcią przyspieszenia tego procesu w odniesieniu do tej spółki.
- (6) W sprawie złożonego wniosku, Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwo Tirrenia di Navigazione pełniło, w ramach grupy, rolę wiodącą w wytyczaniu jej strategii finansowej i handlowej, przy czym sześć przedsiębiorstw należących do grupy, stanowiących samodzielne podmioty prawne, 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. Ponadto, Komisja stwierdziła, że wysokość pomocy wypłaconej przez władze włoskie w ramach realizacji umów, o których mowa w pkt. 1, została ustalona w taki sposób, aby pokryć deficyt operacyjny netto, wykazany przez połączenia obsługiwane przez każde z wymienionych przedsiębiorstw, a środki zostały wypłacone bezpośrednio tym przedsiębiorstwom, bez pośrednictwa Tirrenia di Navigazione. Wreszcie, pozostałe elementy wsparcia stanowiącego przedmiot wszczętej procedury – pomoc na rzecz inwestycji oraz pomoc o charakterze fiskalnym – wymagają osobnej analizy dla każdego z przedsiębiorstw należących do grupy. Mając powyższe na względzie, Komisja uznała możliwość przychylenia się do wniosku władz włoskich i decyzją 2001/851/WE z dnia 21 czerwca 2001 r. zamknęła postępowanie w sprawie pomocy wypłaconej przedsiębiorstwu Tirrenia di Navigazione⁽⁵⁾.
- (7) Niniejsza decyzja dotyczy pomocy wypłaconej przez państwo włoskie pozostałym pięciu przedsiębiorstwom należącym do Grupy Tirrenia (zwanym w dalszej części „przedsiębiorstwami regionalnymi”). W trakcie różnych spotkań dwustronnych zorganizowanych w okresie od 2001 do 2003 r., władze włoskie przekazały, dla każdej z ok. 50 połączeń obsługiwanych przez pięć przedsiębiorstw regionalnych, informacje dotyczące specyfiki przedmiotowych rynków, dynamiki przewozów realizowanych przez podmioty publiczne, ewentualnej konkurencji w postaci podmiotów prywatnych, jak również zmian poziomu pomocy publicznej przyznanej poszczególnym przedsiębiorstwom (dokumenty wpisane do dziennika pod nr A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 i A/13356/04).
- (8) Ponadto, niektóre podmioty wnoszące skargi, w szczególności przedsiębiorstwa prywatne prowadzące działalność konkurencyjną w stosunku do przedsiębiorstwa regionalnego Caremar w rejonie Zatoki Neapolitańskiej, przekazały Komisji w styczniu, lutym i we wrześniu 2003 r., informacje uzupełniające, wnoszące nowe elementy do toczącego się postępowania. Władze włoskie zostały wezwane do przedstawienia swoich uwag w tej kwestii. W dniu 20 października 2003 r. odbyło się spotkanie dwustronne, w wyniku którego władze włoskie przyjęły na siebie zobowiązania w odniesieniu do niektórych połączeń szybkich w rejonie Zatoki Neapolitańskiej. Zobowiązania te zostały sformalizowane w piśmie nr 501 z dnia 29 października 2003 r., które wpłynęło do Komisji w dniu 31 października 2003 r. (A/33506), a następnie potwierdzone w piśmie z dnia 17 lutego 2004 r. (A/13405/04). W odniesieniu do spółki Adriatica, władze włoskie przekazały Komisji informacje uzupełniające za faksem z dnia 23 lutego 2004 r. (oznaczone liczbą dziennika nr A/13970/04).

⁽²⁾ Patrz: przypis 1.

⁽³⁾ Sprawa C-400/99, w toku. W wyroku z dnia 9 października 2001 r. (Zb.Orz. str. I-7303) Trybunał odrzucił wniosek Komisji o uznanie niedopuszczalności odwołania złożonego przez Włochy.

⁽⁴⁾ Sprawa T-246/99 w toku.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 318 z 4.12.2001, str. 9.

II. SZCZEGÓŁOWY OPIS SYSTEMU POMOCY**Przedmiotowe rynki**

- (9) Tradycyjnie, Adriatica zapewnia następujące połączenia międzynarodowe:
- (i) w środkowej i południowej części Adriatyku:
 - Ancona/Durazzo (Albania),
 - Bari/Durazzo,
 - Ancona/Spalato (Chorwacja),
 - Ancona/Bar (Jugosławia);
 - (ii) w północnej części Adriatyku (Wybrzeże Istrii) między włoskimi portami Trieste, Grado, Lignano, z jednej strony, a portami chorwackimi Pirano, Parenzo, Rovigno, Brioni, z drugiej strony.
- Do 2000 r., Adriatica utrzymywała również inne połączenia międzynarodowe, takie jak:
- Trieste/Durazzo (Albania),
 - Brindisi/Corfû/Igoumenitsa/Patraso (Grecja).
- (10) Równolegle, Adriatica utrzymuje również połączenia kabotażowe, o zasięgu wyłącznie lokalnym, z wyspami Tremiti, z portów położonych na kontynencie: Ortona, Vasto, Termoli, Vieste i Manfredonia.
- (11) Wreszcie, Adriatica świadczy usługi w zakresie przewozu towarów z i na Sycylię, wykonując kabotaż na następujących szlakach:
- Ravenna/Catania,
 - Venezia/Catania,
 - Livorno/Catania ⁽⁶⁾,
 - Genova/Termini Imerese ⁽⁷⁾.
- (12) Zasadnicza część ruchu pasażerskiego obsługiwanego przez przedsiębiorstwo Adriatica obejmuje połączenia międzynarodowe w środkowej i południowej części Adriatyku, a w szczególności połączenia z Albanią (49 % całości przewozów realizowanych przez spółkę) oraz połączenia kabotażowe z wyspami należącymi do archipelagu Tremiti ⁽⁸⁾. Jeżeli chodzi o przewóz towarów, ponad 90 % całkowitej wielkości przewozów zrealizowanych przez Adriatica stanowią połączenia kabotażowe z Sycylią oraz połączenia międzynarodowe w rejonie południowego i środkowego Adriatyku (67 % całości przewozów towarowych realizowanych przez przedsiębiorstwo) ⁽⁹⁾.
- (13) Adriatica podlega konkurencji o zróżnicowanym natężeniu, w zależności od obsługiwanego szlaków żeglugowych. Przykładowo, w rejonie południowego i środkowego Adriatyku, tylko dwa połączenia międzynarodowe obsługiwane są również przez inne przedsiębiorstwa żeglugowe, tj.:
- Bari/Durazzo (Albania), szlak żeglugowy, który obsługiwany jest przez cały rok przez dwa podmioty wspólnotowe.
 - Ancona/Spalato (Chorwacja), linia obsługiwana przez trzy podmioty, w tym jeden z państw Wspólnoty, którego działalność ogranicza się wyłącznie do szczytu sezonu.

Regularne połączenia rozkładowe z Grecją, z portów Brindisi i Bari, obsługiwane przez Adriatica do 2000 r., były natomiast utrzymywane również przez wiele innych przedsiębiorstw żeglugowych, a wśród nich również podmioty mające siedziby w Państwach Członkowskich.

⁽⁶⁾ Obsługa przekazana przez Tirrenia di Navigazione przedsiębiorstwu Adriatica od 1 lutego 2001 r.

⁽⁷⁾ Patrz: przypis 2.

⁽⁸⁾ Na ogólną liczbę 596 943 pasażerów przewiezionych przez Adriatica w 2000 r., 397 146 osoby podróżowały na liniach w rejonie środkowego i południowego Adriatyku – w tym 334 639 między Włochami a Albanią – oraz 161 024 osoby na połączeniach z archipelagiem wysp Tremiti.

⁽⁹⁾ Na 779 223 mb towarów przewiezionych przez Adriatica w 2000 r., 306 124 przypadało na połączenia w rejonie środkowego i południowego Adriatyku – w tym 235 542 między Włochami a Albanią – oraz 473 099 na połączenia z Sycylią.

- (14) Na rynku połączeń kabotażowych z wyspami włoskimi, spółka Adriatica podlega konkurencji ze strony innych podmiotów krajowych, w ramach połączeń z niektórymi wyspami należącymi do archipelagu Tremiti. Obecność innych podmiotów nie ma jednak charakteru ciągłego, z uwagi na fakt, że konkurencyjne usługi są w przeważającej części zawieszane poza sezonem. Na rynku przewozów towarowych, w ramach połączeń kabotażowych z Sycylią, konkurencja ze strony podmiotów krajowych dotyczy dwóch szlaków żeglugowych, a mianowicie Genua/Termini Imerese⁽¹⁰⁾ i Rawenna/Katania.

Saremar

- (15) Saremar obsługuje wyłącznie połączenia z wyspami położonymi, odpowiednio, na pn-wsch. i pd-zach. od Sardynii, oraz obsługuje szlak żeglugowy Santa Teresa di Gallura/Bonifacio łączący Sardinie z Korsyką.
- (16) Na tych szlakach żeglugowych, gdzie w niektórych przypadkach występuje konkurencja wspólnotowa, łączny udział spółki Saremar w rynku przewozów osób wynosi 64 %, a udział w rynku przewozów towarowych 70 %.
- (17) Z wyjątkiem połączenia Korsyka/Sardynia, pozostałe szlaki żeglugowe obsługiwane przez przedsiębiorstwo charakteryzują się raczej małymi odległościami, wynoszącymi średnio 5 mil morskich, co w połączeniu z dzienną częstotliwością przepraw, nadaje tym połączeniom charakter zbliżony do sieci usług przewozowych okołoziemskich. Zasadniczą funkcją tych połączeń jest zapewnienie zaopatrzenia oraz swobody poruszania mieszkańcom pobliskich wysp⁽¹¹⁾. Specyfika tego rynku wiąże się również z występowaniem cech geograficznych oraz lokalnych warunków hydrometeorologicznych, które wymuszają użycie określonego rodzaju statków, nieprzystosowanych do eksploatacji w innym miejscu, dla innego rodzaju żeglugi.
- (18) Saremar działa w warunkach konkurencji, na którą składają się inne włoskie przedsiębiorstwa żeglugowe, przy czym konkurencja dotyczy 3 z 4 obsługiwanych linii, w tym połączenia pomiędzy Sardinie i Korsyką.

Toremar

- (19) Działalność Toremar ogranicza się wyłącznie do wykonywania kabotażu między kontynentalną częścią kraju a wyspami Toskanii (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa i Giglio). Zasadniczo, przedsiębiorstwo obsługuje sieć połączeń lokalnych, których częstotliwość oraz rozkład dostosowane są do wymogów w zakresie zaopatrzenia i zapewnienia swobody poruszania populacji zamieszkującej wyspy. Charakterystyka sieci połączeń obsługiwanych przez Toremar pozwala na porównanie jej do sieci usług przewozowych okołoziemskich⁽¹²⁾.
- (20) Na dwóch z sześciu połączeń obsługiwanych przez *Toremar* działają również inne krajowe przedsiębiorstwa żeglugowe, obecne przez cały rok.

Siremar

- (21) Siremar utrzymuje połączenia o charakterze lokalnym pomiędzy portami Sycylii a okalającymi ją wyspami mniejszymi (Wyspy Eolskie, Wyspy Pelagijskie, Egady, Ustica i Pantelleria). Wyłącznie połączenia z archipelagiem Wysp Eolskich, znajdującym się na północ od Sycylii, kontynuowane są aż do stałego lądu (Neapol). Obsługiwana sieć połączeń ma charakter typowo lokalny; przeprawy z reguły krótkie, częstotliwość oraz rozkład rejsów wychodzą naprzeciw potrzebom mieszkańców wysp w zakresie swobody poruszania się.
- (22) Na połączeniach z archipelagiem Wysp Eolskich oraz z Egadami obsługiwanych przez Siremar działa konkurencja w postaci prywatnych podmiotów krajowych.
- (23) 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 Siremar z portu Milazzo na Sycylii. Przewozy wykonywane są przez cały rok promami pasażersko-samochodowymi lub jednostkami szybkimi przeznaczonymi wyłącznie do przewozu osób. Konkurencję dla przewozów realizowanych przez Siremar stanowi podmiot krajowy obsługujący cztery z pięciu linii i eksploatujący promy pasażersko-samochodowe o niewielkich zdolnościach przewozowych oraz podmiot świadczący usługi konkurencyjne w segmencie połączeń szybkich, na trzech połączeniach poza sezonem i czterech w szczycie sezonu.

⁽¹⁰⁾ Połączenie porównywalne z linią Genua/Palermo, obsługiwana przez konkurencję, gdyż ze względu na niewielką odległość dzielącą porty w Palermo i Termini Imerese, istnieje możliwość traktowania ich zamiennie.

⁽¹¹⁾ Na 4 połączeniach rozkładowych obsługiwanych przez spółkę, ruch odbywa się średnio co godzinę, w godz. 6–22.

⁽¹²⁾ Na każdym z obsługiwanych szlaków, w godz. 6–22, promy odpływają średnio co godzinę, ze wszystkich portów.

- (24) Jeżeli chodzi o Egady, położone na półn-zach. od Sycylii, Siremar utrzymuje przez cały rok połączenia pomiędzy Sycylią a trzema wyspami archipelagu z portu w Trapani na Sycylii, realizowane przez flotę składającą się z jednego promu pasażersko-samochodowego oraz dwóch jednostek szybkich. Na przedmiotowym rynku działają dwa krajowe przedsiębiorstwa prywatne: pierwsze z nich oferuje usługi obejmujące wyłącznie przewóz towarów, natomiast drugie obsługuje połączenia szybkie.
- (25) Na pozostałych połączeniach obsługiwanych przez Siremar obejmujących połączenia z portów sycylijskich Palermo i Agrigento nie występuje konkurencja ze strony jakiegokolwiek podmiotu prywatnego. Spółka Siremar jest zatem jedynym przewoźnikiem, który zapewnia swobodę poruszania się mieszkańcom tych wysp.

Caremar

- (26) Caremar obsługuje sieć lokalnych połączeń morskich między, z jednej strony, portami położonymi w części kontynentalnej Zatoki Neapolitańskiej – Neapol, Sorrento i Pozzuoli – oraz Wyspami Partenopejskimi (Kapri, Ischia, Procida), a z drugiej strony, położonymi na kontynencie portami Formia i Anzio (Lacjum) oraz mniejszymi wyspami Ponza i Ventotene. Oferowane usługi zasadniczo wychodzą naprzeciw potrzebom lokalnej ludności w zakresie swobody przemieszczania się.
- (27) W rejonie Zatoki Neapolitańskiej, Caremar działa w warunkach konkurencji ze strony innych podmiotów krajowych obsługujących połączenia „Kapri/Neapol”, „Kapri/Sorrento”, „Ischia/Neapol” i „Procida/Neapol”.
- (28) Nie występuje żadna konkurencja dla Caremar w przypadku połączeń z wyspami Ponza i Ventotene, utrzymywanych przez spółkę przez cały rok i obsługiwanych przez promy pasażersko-samochodowe. Caremar podlega natomiast konkurencji ze strony jednego podmiotu prywatnego w segmencie przewozów szybkich na szlakach żeglugowych „Ponza/Formia” i „Ventotene/Formia”.
- (29) Również w przypadku sieci połączeń obsługiwanych przez Caremar można zastosować porównanie z siecią usług przewozowych okolicznych, ze względu na częstotliwość i rozkład, w szczególności w odniesieniu do połączeń w rejonie Zatoki Neapolitańskiej.

Pomoc wypłacona w związku z zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych

Podstawy prawne

- (30) Ustawa nr 684 z dnia 20 grudnia 1974 r. w sprawie restrukturyzacji usług transportu morskiego o zasięgu krajowym (ustawa nr 684/1974) przewiduje w art. 8, że połączenia morskie z mniejszymi i większymi wyspami powinny spełniać wymogi związane z rozwojem społeczno-gospodarczym zainteresowanych regionów, a zwłaszcza południa Włoch (Mezzogiorno). Ustawa stanowi, że w tym celu podmioty, którym powierzono świadczenie takich usług, mogą uzyskać dofinansowanie, na mocy umów o świadczenie usług publicznych, zawieranych na okres dwudziestu lat.
- (31) Ustawa nr 160 z dnia 5 maja 1989 r., z przekształcenia, ze zmianami, dekretu z mocą ustawy nr 77 z dnia 4 marca 1989 r., w sprawie przepisów dotyczących transportu morskiego i koncesji na jego wykonywanie (ustawa nr 160/1989) stanowi w art. 9, że decyzje w sprawie obsługiwanych połączeń oraz koniecznych do zapewnienia częstotliwości połączeń będą podejmowane przez władze publiczne w oparciu o propozycję techniczną przedłożoną przez przedsiębiorstwa koncesjonariuszy, które w tym celu, zobowiązane są, w okresach pięcioletnich, do przedkładania planu dotyczącego świadczonych usług.
- (32) Ustawa nr 169 z dnia 19 maja 1975 r. w sprawie usług morskich pocztowych i handlowych o charakterze lokalnym (ustawa nr 169/1975) stanowi, że przedsiębiorstwa koncesjonariusze zapewnią, w ramach działalności dodatkowej, usługi w zakresie przewozu paczek i przesyłek listowych, jak również w zakresie handlu, o charakterze wyłącznie lokalnym.

- (33) Rozporządzenie Prezydenta Republiki nr 501 z dnia 1 czerwca 1979 r., stanowiące akt wykonawczy do ustawy nr 684 z dnia 20 grudnia 1974 r., zinterpretowanej i zmienionej ustawą nr 373 z dnia 23 czerwca 1977 r., w sprawie restrukturyzacji usług transportu morskiego o zasięgu krajowym (rozporządzenie nr 501/1979) określa różne składniki (przychody i koszty) uwzględniane dla celów obliczania kwoty dotacji wypłacanej przedsiębiorstwom koncesjonariuszom i przewiduje jednocześnie konieczność zatwierdzenia przez dekret ministerialny godzin wyjścia z portu i wejścia do portu dla każdego z połączeń obsługiwanych przez wspomniane wyżej przedsiębiorstwa. Odnośnie jednostek pływających, rozporządzenie Prezydenta Republiki nakłada na przedsiębiorstwa koncesjonariuszy obowiązek eksploataowania jednostek własnych, nie starszych niż 18 lat, z wyjątkiem odstępstw zatwierdzonych przez ministerstwo. Takie zobowiązanie, wymuszające na przedsiębiorstwach koncesjonariuszach konieczność okresowego odnawiania floty, stanowi zobowiązanie szczególne tychże przedsiębiorstw żeglugowych. Ponadto eksploatowane jednostki pływające powinny zostać indywidualnie przypisane do poszczególnych połączeń objętych usługami publicznymi. Artykuł 40 nadaje ministrowi właściwemu do spraw marynarki handlowej prawo do nakazania świadczenia, poza usługami zwykłymi, usług dodatkowych, mających na celu zaspokojenie potrzeb nadzwyczajnych związanych z interesem publicznym lub potrzebami przewozowymi.
- (34) Ustawa nr 856 z dnia 5 grudnia 1986 r. (ustawa nr 856/1986) w sprawie zasad restrukturyzacji floty publicznej (grupa Finmare) i ustaleń interwencyjnych dla floty prywatnej stanowi, że stawki opłat ustanawiane są w drodze dekretu ministra na wniosek przedsiębiorstw koncesjonariuszy. Takie stawki wprowadzają rozróżnienie pomiędzy pasażerami zwykłymi, a stałymi mieszkańcami i pracownikami migrującymi, korzystającymi ze stawek ulgowych.

Umowy o świadczenie usług publicznych

- (35) W lipcu 1991 r., państwo włoskie, jako jedna strona, oraz każde z przedsiębiorstw regionalnych należących do Grupy Tirrenia, w charakterze drugiej strony, zawarły pięć jednakowych umów. Zgodnie z postanowieniami art. 2, umowy weszły w życie z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 1989 r. i zostały zawarte na okres dwudziestu lat do dnia 31 grudnia 2008 r. Niemniej jednak, umowy przewidują zastosowanie postanowień doraźnych dla ustanowienia zasad współpracy gospodarczej na lata 1989, 1990 i 1991, niestanowiących przedmiotu niniejszej decyzji.
- (36) Zgodnie z postanowieniami art. 3 ww. umów, wysokość rocznej dotacji ustalana jest na podstawie wniosku przedłożonego przez przedsiębiorstwo w lutym, w każdym okresie obrachunkowym. Wniosek jest następnie przedmiotem konsultacji na szczeblu interministerialnym, po czym jest on zatwierdzany, w maju, w drodze dekretu ministerialnego. Roczna dotacja ma na celu umożliwienie przedsiębiorstwu pokrycia strat wynikających z ujemnego salda kosztów i przychodów operacyjnych. W art. 5 przedstawione zostały w sposób analityczny parametry gospodarcze służące kalkulacji poszczególnych składników kosztu branych pod uwagę, zgodnie z rozporządzeniem Prezydenta Republiki nr 501/79, przy określaniu wysokości dotacji.

Plany pięcioletnie

- (37) Zgodnie z art. 1 ww. umów o świadczenie usług publicznych, plany pięcioletnie powinny określać połączenia i porty, które będą stanowiły przedmiot obsługi, rodzaj oraz zdolność przewozową jednostek pływających przeznaczonych do obsługi przedmiotowych połączeń morskich, częstotliwości przewozów oraz obowiązujące stawki opłat, z uwzględnieniem stawek ulgowych, w szczególności dla stałych mieszkańców regionów wyspiarskich.
- (38) Pierwszy plan pięcioletni (okres 1990–1994 r.) został zatwierdzony w drodze dekretu ministerialnego z dnia 29 maja 1990 r., i wszedł w życie z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 1990 r. Drugi plan, obejmujący okres 1995–1999, zatwierdzony w drodze dekretu ministerialnego z dnia 14 maja 1996 r., zasadniczo nie wprowadzał żadnych zmian w kwestiach obsługiwanych połączeń i ich częstotliwości.
- (39) Trzeci plan (lata 2000–2004), przedstawiony przez władze włoskie we wrześniu 1999 r. nie został dotychczas zatwierdzony. W oczekiwaniu na przyjęcie wspomnianego planu, na mocy dekretu z dnia 8 marca 2000 r. przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia zostały zobowiązane do utrzymania usług, o których mowa w art. 9 ustawy nr 160/89, wykorzystując do tego celu jednostki pływające, którymi dysponowały spółki według stanu na dzień 31 grudnia 1999 r.

Roczna dotacja wyrównawcza

- (40) Zgodnie z umową, roczna dotacja wyrównawcza będzie wypłacana w sposób następujący: pierwsza wypłata, w formie zaliczki, w marcu każdego roku, w wysokości 70 % pomocy wypłaconej w roku poprzednim. Druga wypłata, realizowana w czerwcu, w wysokości 20 % kwoty dotacji. Ewentualne wyrównanie, na koniec roku, odpowiadać będzie różnicy pomiędzy wypłaconymi kwotami a ujemnym bilansem kosztów i przychodów operacyjnych w bieżącym roku. W przypadku otrzymania sumy, która przekraczałaby koszt netto świadczonych usług (przychody minus straty), spółka zobowiązana jest do zwrotu różnicy w terminie piętnastu dni od daty zatwierdzenia sprawozdania finansowego.
- (41) Dotacja roczna odpowiada wysokości skumulowanego deficytu netto odnotowanego na świadczonych usługach objętych planem pięcioletnim, powiększonego o kwotę zmienną odpowiadającą wysokości zwrotu z zainwestowanego kapitału. Wysokość deficytu netto stanowi różnicę pomiędzy stratami skumulowanymi, zasadniczo w okresie zimowym, a uzyskanymi przychodami, zasadniczo, w okresie letnim.
- (42) Jeżeli chodzi o stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że wartość tego wskaźnika wahała się w zależności od rozpatrywanego okresu – od 12,5 % w 1992 r. do 5,1 % w 2000 r. – zgodnie z poziomem stóp rynkowych obowiązujących w tym okresie.
- (43) Wysokość dotacji wypłaconych przedsiębiorstwom regionalnym należącym do Grupy Tirrenia na mocy umowy o świadczenie usług publicznych z 1991 r. kształtowała się w sposób następujący⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(w mln ITL)

ROK	(A) KOSZTY OPERACYJNE	(B) PRZYCHODY OPERACYJNE	(C) DEFICYT NETTO (skumulowane straty minus skumulowane przychody) (A - B)	ZWROT Z ZAINWESTOWANEGO KAPITAŁU	KWOTA ROCZNEJ DOTACJI
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Znaczne wahania kwoty rocznych dotacji (ostatnia kolumna) wynikają z fluktuacji kosztów operacyjnych netto (kolumna c) związanych z obsługą połączeń międzynarodowych z Albanią, Jugosławią i Chorwacją, na przemian obsługiwanych i zawieszanych, w zależności od sytuacji politycznej na Bałkanach. Koszty operacyjne netto oraz zapotrzebowanie na dotację w przypadku połączeń kabotażowych w rejonie północnego Adriatyku i z archipelagiem Wysp Tremiti charakteryzują się natomiast stabilnością za okres od 1992 do 2001 r. Ponadto, zawieszenie połączeń z Grecją, począwszy od końca 1999 r. wpłynęło na znaczne obniżenie kosztów operacyjnych, a w konsekwencji, obniżenie wysokości dotacji wyrównawczej.

⁽¹³⁾ Dane pochodzą z opracowania przygotowanego przez Price Waterhouse Coopers „Ocena kryteriów sporządzania rachunku wyników na potrzeby wewnętrzne w podziale na połączenia, z uwzględnieniem czynnika sezonowości, dotyczących okresów obrachunkowych 1992–1999”, uzupełnionego przez władze włoskie danymi dotyczącymi lat 2000 i 2001. Opracowanie odtwarza zapisy księgowe na poziomie analitycznym prowadzone przez spółki należące do Grupy Tirrenia i przedstawia kalkulację kosztów i przychodów operacyjnych dla każdego połączenia.

SAREMAR

(w mln ITL)

ROK	(A) KOSZTY OPERACYJNE	(B) PRZYCHODY OPERACYJNE	(C) DEFICYT NETTO (skumulowane straty minus skumulowane przychody) (A - B)	ZWROT Z ZAINWESTOWANEGO KAPITAŁU	KWOTA ROCZNEJ DOTACJI
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Relatywnie stabilny poziom rocznej dotacji (ostatnia kolumna) stanowi odzwierciedlenie charakterystyki rynku, na którym działa Saremar, tzn. rynku lokalnego nastawionego na zapewnienie swobody poruszania się społecznościom zamieszkującym wyspy. W rzeczywistości, usługi oferowane przez przedsiębiorstwo zasadniczo nie uległy żadnym zmianom – pod względem częstotliwości i rozkładu – od momentu wejścia w życie umowy o świadczenie usług publicznych⁽¹⁴⁾ i pozostają praktycznie niezmiennione, niezależnie od sezonu.

TOREMAR

(w mln ITL)

ROK	(A) KOSZTY OPERACYJNE	(B) PRZYCHODY OPERACYJNE	(C) DEFICYT NETTO (skumulowane straty minus skumulowane przychody) (A - B)	ZWROT Z ZAINWESTOWANEGO KAPITAŁU	KWOTA ROCZNEJ DOTACJI
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ W 1992 r., przedsiębiorstwo Saremar wykonało ogółem 18 000 kursów na 4 obsługiwanych przez siebie połączeniach. W 2000 r. liczba ta wyniosła ok. 20 000.

Zasadniczo lokalny charakter rynku, na którym działa Toremar stanowi wyjaśnienie relatywnie stabilnego trendu, jaki wykazuje w czasie, wysokość rocznej dotacji (ostatnia kolumna). Usługi oferowane przez przedsiębiorstwo publiczne w 2000 r. nie różnią się – pod względem częstotliwości i rozkładu – od usług oferowanych w 1992 r.⁽¹⁵⁾ i charakteryzują się stałością przez cały rok, niezależnie od sezonowych wahań popytu.

SIREMAR

(w mln ITL)

ROK	(A) KOSZTY OPERACYJNE	(B) PRZYCHODY OPERACYJNE	(C) DEFICYT NETTO (skumulowane straty minus skumulowane przychody) (A - B)	ZWROT Z ZAINWESTOWANEGO KAPITAŁU	KWOTA ROCZNEJ DOTACJI
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

Cechy charakterystyczne usług oferowanych przez Siremar zostały już wymienione przy okazji charakterystyki spółek Saremar i Toremar: oferta stabilna od momentu wejścia w życie umowy o świadczenie usług publicznych⁽¹⁶⁾ i mało wrażliwa na wahania sezonowe.

Wysoki poziom kosztów operacyjnych wykazywany przez przedsiębiorstwo, który pociąga za sobą znaczne kwoty rocznej dotacji, wynika w szczególności z liczby obsługiwanych połączeń (18 połączeń rozkładowych) mających na celu zapewnienie możliwości swobodnego poruszania się mieszkańcom 14 wysp okalających Sycylię. Tak duża liczba połączeń rozkładowych wiąże się z większymi kosztami operacyjnymi (personel, paliwo, konserwacja itp.) w celu utrzymania dużej liczby rejsów obsługiwanych w ciągu roku przez spółkę⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(w mln ITL)

ROK	(A) KOSZTY OPERACYJNE	(B) PRZYCHODY OPERACYJNE	(C) DEFICYT NETTO (skumulowane straty minus skumulowane przychody) (A - B)	ZWROT Z ZAINWESTOWANEGO KAPITAŁU	KWOTA ROCZNEJ DOTACJI
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ W 1992 r., przedsiębiorstwo zrealizowało 8 300 kursów w ramach całej sieci obsługiwanych przez siebie połączeń. W 2000 r. liczba ta wyniosła 9 097.

⁽¹⁶⁾ W 2000 r., ogólna liczba kursów wykonanych przez Siremar na wszystkich połączeniach wyniosła 11 910 w porównaniu do 11 919 w 1992 r.

⁽¹⁷⁾ W 2000 przedsiębiorstwo wykonało 11 900 kursów w ramach 18 połączeń rozkładowych (11 700 w 1992 r.).

Stabilność poziomu rocznej dotacji wynika z charakterystyki sieci usług oferowanych przez Caremar, które nie uległy zasadniczym zmianom od momentu wejścia w życie umowy z państwem⁽¹⁸⁾.

Znaczne koszty operacyjne wykazywane przez przedsiębiorstwo, których odzwierciedleniem jest wysokość rocznej dotacji, wynikają z liczby obsługiwanych połączeń (11) oraz z częstotliwości połączeń.

Inwestycje przewidziane w planie pięcioletnim oraz w planie przemysłowym

- (44) Poza połączeniami, na których wymagane jest utrzymanie połączenia i częstotliwość tych połączeń, plany pięcioletnie regulują również kwestię inwestycji, które przedsiębiorstwa koncesjonariusze zamierzają zrealizować w objętym planem okresie w celu zapewnienia utrzymania obsługi przedmiotowych połączeń. Na etapie postępowania wyjaśniającego, Komisja starała się w szczególności uzyskać potwierdzone informacje dotyczące metod księgowania, dla celów określenia kwoty rocznej dotacji, kosztów zakupu i amortyzacji statków.
- (45) Jednocześnie, Komisja zamierzała sprawdzić, czy dodatkowe inwestycje na rzecz przedsiębiorstw należących do grupy, przewidziane w planie przemysłowym przyjętym w marcu 1999 r. przez Tirrenia na lata 1999–2002 r., nie zakładały częściowego udziału dofinansowania. Podstawowe założenia planu to:
- umożliwienie spółkom należącym do grupy dostosowania się do zmienionych warunków na włoskim rynku połączeń kabotażowych w następstwie jego liberalizacji (1 stycznia 1999 r.); przygotowanie się do upływu ważności, w 2008, umów zawartych z państwem;
 - ograniczenie kosztów usług świadczonych w ramach ww. umów;
 - wspieranie rozwoju grupy i lepsze wykorzystanie dostępnych zasobów;
 - przygotowanie warunków dla prywatyzacji przedsiębiorstw należących do grupy.
- (46) Plan przemysłowy przewiduje w szczególności realizację inwestycji niezbędnych z punktu widzenia świadczenia usług przewidzianych w umowach, obejmujących wycofywanie z użytkowania przestarzałych statków, przemieszczenie innych jednostek pływających w obrębie grupy oraz nowe inwestycje na łączną kwotę 700 miliardów ITL.

Preferencyjne zasady opodatkowania

- (47) Dekret z mocą ustawy nr 504 z dnia 26 października 1995 r. ustanawia preferencyjny system opodatkowania dla olejów mineralnych wykorzystywanych jako paliwo w żegludze. Zgodnie z art. 63, ust. 3, ww. dekretu, zmniejszenie podatku akcyzowego stosuje się do smarów wykorzystywanych na pokładzie.
- (48) W decyzji o wszczęciu procedury dochodzeniowej Komisja wyraziła pewne obawy w związku z zasadami stosowania tego udogodnienia podatkowego, w przypadku statków przebywających w portach włoskich w celach remontowo-konserwacyjnych. Komisja zamierzała ustalić, czy wspomniany wyżej przepis nie pociągał za sobą skutków dyskryminujących w stosunku do innych przedsiębiorstw żeglugowych, których statki znalazły się w podobnej sytuacji.

⁽¹⁸⁾ W 2000 r. 2000 przedsiębiorstwo wykonało 12 872 kursów w ramach 12 połączeń rozkładowych (15 650 w 1992 r.).

III. UWAGI ZGŁOSZONE PRZEZ ZAINTERESOWANE PODMIOTY

Uwagi przedsiębiorstw należących do Grupy Tirrenia

- (49) W piśmie z dnia 22 listopada 1999 r., przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu procedury dochodzeniowej. Przedsiębiorstwa przede wszystkim podważają zasadność zakwalifikowania dotacji wypłaconych na mocy umów zawartych z państwem jako „nowej pomocy” i, w konsekwencji, zasadność decyzji o wszczęciu formalnej procedury dochodzeniowej w tej sprawie. Zainteresowane podmioty utrzymują, w szczególności, że Komisja od dłuższego czasu znajdowała się w posiadaniu informacji o istnieniu systemu dofinansowania usług publicznych i nigdy nie zgłosiła w tej kwestii jakichkolwiek zastrzeżeń. Ponadto – jak utrzymują zainteresowane strony – kwota rocznych dotacji wypłaconych przedsiębiorstwom publicznym była sumą konieczną i współmierną w stosunku do potrzeb pokrycia dodatkowego kosztu netto wynikającego z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych. Na zakończenie Tirrenia dodaje, że w stosunku do innych podmiotów działających na rynku, taka dotacja nie stanowi przeszkody dla rozwoju konkurencji.
- (50) W tym samym czasie, Tirrenia di Navigazione i przedsiębiorstwa regionalne należące do Grupy Tirrenia zaskarżyły decyzję Komisji o wszczęciu procedury dochodzeniowej, składając odwołanie, zgodnie z art. 230, akapit 4 Traktatu⁽¹⁹⁾, do Sądu Pierwszej Instancji.

Uwagi podmiotów prywatnych

- (51) Na ręce Komisji wpłynęły uwagi od różnych podmiotów prywatnych, stanowiących konkurencję na niektórych połączeniach obsługiwanych przez spółki Caremar, Saremar i Toremar. Uwagi te można podsumować w sposób następujący:
- przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia miałyby, na połączeniach, gdzie koncentruje się konkurencja podmiotów prywatnych, uprawiać agresywną politykę handlową charakteryzującą się stosowaniem stawek dumpingowych systemów rabatowych oraz odroczonej terminowości, których nie można tłumaczyć brakiem pomocy publicznej,
 - zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych nie są przejrzyste, przyznane spółkom należącym do Grupy Tirrenia uprawnienia do wprowadzania zmian w zakresie nałożonych na nie zobowiązań, ze szczególnym uwzględnieniem szlaków żeglugowych, które mają być obsługiwane oraz częstotliwości i rozkładu połączeń, które mają być przestrzegane, jest sprzeczne z samą naturą zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,
 - biorąc pod uwagę usługi oferowane przez podmioty prywatne na niektórych połączeniach obsługiwanych przez przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia, potrzeba świadczenia usług publicznych wydaje się bardzo łatwa do zakwestionowania,
 - systemy finansowania inwestycji przeprowadzonych od 1995 r. lub inwestycji przewidzianych w planie przemysłowym, zakładają częściowy udział dofinansowania, w szczególności, w odniesieniu do dwóch jednostek pływających nabytych w 1996 r. od Viamare oraz, w sensie bardziej ogólnym, do korzystniejszych warunków dostępu do kredytu bankowego oferowanych spółkom należącym do Grupy Tirrenia,
 - przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia korzystają z preferencyjnych zasad opodatkowania w odniesieniu do olejów mineralnych zużywanych przez ich statki, unieruchomione na czas konserwacji w portach włoskich.

IV. UWAGI WŁADZ WŁOSKICH

Dotacje wypłacone w związku z zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych

- (52) W piśmie z dnia 29 września 1999 r., władze włoskie przekazały swoje uwagi w związku z decyzją o wszczęciu procedury dochodzeniowej. W ich ocenie, rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobodnego świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski)⁽²⁰⁾, w art. 4 stwarza możliwość, aby umowy zawarte z każdą ze spółek należących do Grupy Tirrenia pozostawały w mocy, aż do daty ich wygaśnięcia, tj. do końca 2008 r. W konsekwencji, nie można zakwestionować, poprzez decyzję o wszczęciu procedury dochodzeniowej, systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wynikającego z tych umów.

⁽¹⁹⁾ Patrz: przypis 4.

⁽²⁰⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7.

- (53) Ponadto, władze włoskie podważają fakt, że pomoc, stanowiąca przedmiot decyzji Komisji stanowi „nową” pomoc w rozumieniu art. 88, ust. 3 Traktatu, oraz, że mogła mieć ona, w okresie przed liberalizacją włoskiego rynku kabotażowego (1 stycznia 1999 r.), wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.
- (54) Poza tymi uwagami o charakterze ogólnym, władze włoskie podkreślają, że obecność podmiotów prywatnych na połączeniach obsługiwanych przez przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia jest często zjawiskiem stosunkowo niedawnym i mającym charakter częściowy, z uwagi na fakt jej ograniczenia do niewielkiej liczby szlaków żeglugowych i koncentracji usług w sezonie letnim. Ponadto, metoda obliczania rocznej dotacji, polegająca na odjęciu od strat skumulowanych w okresie zimowym przychodów zrealizowanych w okresie letnim, pozwala na ograniczenie kwoty dotacji do koniecznego minimum.

W związku z powyższym, w opinii władz włoskich, dotacja jest konieczna i współmierna w stosunku do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, których określenie leży w gestii Państwa Członkowskiego.

W odniesieniu do naruszenia przepisów dotyczących konkurencji przez Adriatica w związku z obsługą połączeń między Włochami a Grecją, władze włoskie podkreślają, że decyzja Komisji w tej sprawie nie ma charakteru ostatecznego, obydwa postępowania są prowadzone niezależnie, pomoc nie została wypłacona w celu finansowania działań naruszających zasady wolnej konkurencji, uznanie takiej pomocy za niezgodną ze wspólnym rynkiem byłoby równoznaczne z nałożeniem nowej kary, a ewentualna windykacja pomocy zachwiałaby równowagę spółki Adriatica i zagroziła procesowi prywatyzacji.

Inwestycje przewidziane w planie przemysłowym

- (55) Władze włoskie zwracają uwagę, że inwestycje przewidziane w planie przemysłowym mają na celu obniżenie kosztów świadczenia usług, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu ich jakości. Ponadto, zdaniem tych samych władz, metody finansowania planowanych inwestycji nie zakładają żadnego udziału dofinansowania, z uwagi na fakt, że źródłem finansowania będą, częściowo, środki własne tych spółek, i po części, pożyczki bankowe udzielone na normalnych warunkach rynkowych.

Preferencyjne zasady opodatkowania

- (56) Władze włoskie sprecyzowały ramy prawne regulujące system opodatkowania olejów mineralnych wykorzystywanych jako paliwo dla celów prowadzenia żeglugi. Z informacji przekazanych Komisji wynika, że na mocy decyzji ogólnego stosowania z dnia 2 marca 1996 r., zgodnie z dekretem z mocą ustawy nr 504/1995, preferencyjne zasady opodatkowania przewidziane w tym zarządzeniu zostały rozszerzone na paliwo i smary wykorzystywane przez całą flotę unieruchomioną w porcie dla celów remontowo-konserwacyjnych.
- (57) Jednocześnie, Włochy złożyły do Trybunału Sprawiedliwości do dzisiaj nierozpatrzone odwołanie od decyzji o wszczęciu procedury dochodzeniowej, w części, w której nakazuje ona zawieszenie wypłat pomocy⁽²¹⁾.

V. OCENA POMOCY

Dotacje wypłacone w związku ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych

Istnienie środków pomocy

- (58) Zgodnie z art. 87, ust. 1 Traktatu, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

⁽²¹⁾ Patrz: przypis 3.

- (59) Nie ulega wątpliwości, że przedmiotowa dotacja została przyznana przez Państwo i przy użyciu zasobów państwowych. Jeżeli chodzi o pojęcie korzyści, stanowi ono przedmiot interpretacji Trybunału Sprawiedliwości przytoczonej w wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., w sprawie Altmark Trans⁽²²⁾. Zgodnie z tą wykładnią, interwencja państwa, która niesie ze sobą bezpośrednie dofinansowanie stanowiące odszkodowanie z tytułu wypełniania przez podmioty z niej korzystające zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie wchodzi w zakres zastosowania art. 87, ust. 1 Traktatu, o ile takie podmioty nie czerpią z tego tytułu korzyści finansowych, a zatem takie wsparcie nie powoduje uprzywilejowania takich podmiotów względem przedsiębiorstw konkurencyjnych.

Zgodnie z wykładnią Trybunału, aby w danym przypadku takie odszkodowanie nie zostało zakwalifikowane jako pomoc Państwa, muszą zostać spełnione następujące cztery warunki:

- przedsiębiorstwo korzystające ze wsparcia finansowego powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań w zakresie służby publicznej i zobowiązania te powinny być wyraźnie określone. W przypadku odszkodowań wypłaconych przedsiębiorstwom należącym do Grupy Tirrenia, Komisja stwierdza, że zobowiązania do świadczenia usług użyteczności publicznej nałożone na te podmioty wynikają jednocześnie z umów zawartych w lipcu 1991 r. z państwem włoskim, obowiązujących ram prawnych (por. pkt od 30 do 34) i planów pięcioletnich (por. pkt 37, 38 i 39). Kwestia, rzeczywistego zapotrzebowania na świadczenie usług użyteczności publicznej⁽²³⁾ została omówiona w pkt. od 84 do 122,
 - parametry, na podstawie których obliczona jest odszkodowanie, muszą być wcześniej ustalone w sposób obiektywny i przejrzysty, tak aby odszkodowanie nie powodowało dodatkowej korzyści ekonomicznej, która powodowałaby uprzywilejowanie podmiotów zeń korzystających kosztem przedsiębiorstw konkurencyjnych. W rozpatrywanym przypadku, Komisja stwierdza, że art. 5 umów opisuje w sposób szczegółowy parametry ekonomiczne stanowiące podstawę obliczania poszczególnych składników kosztu, uwzględnianych przy obliczaniu wysokości odszkodowania, zgodnie z rozporządzeniem Prezydenta Republiki nr 501/79,
 - odszkodowanie nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całych lub części kosztów poniesionych celem wykonania zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu wpływów oraz racjonalnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań. Ta kwestia została omówiona w pkt. od 123 do 148,
 - jeżeli wybór przedsiębiorstwa, w danym przypadku, nie został wykonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych umożliwiającej wskazanie podmiotu, który byłby w stanie świadczyć takie usługi użyteczności publicznej po najniższych kosztach, poziom odszkodowania powinien zostać określony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w odpowiednie środki transportu, umożliwiające świadczenie żądanych usług publicznych, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu wpływów stąd wynikających oraz racjonalnego zysku osiąganego przy realizacji tych zobowiązań. W związku z powyższym, należy stwierdzić, że przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia nie zostały wybrane zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych. Komisja stwierdza ponadto, że ani właściwe przepisy ani umowy nie zawierają warunków, które zapewniłyby, że odszkodowanie nie przekracza kosztów, jakie poniosłoby średnie przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone. Również informacje przekazane przez władze włoskie oraz zainteresowane przedsiębiorstwa nie pozwalają na ustalenie, czy taki warunek został spełniony.
- (60) W świetle powyższych ustaleń oraz ustaleń przedstawionych w dalszej części niniejszej Decyzji, dotyczących rzeczywistego zapotrzebowania na świadczenie usług użyteczności publicznej, Komisja utrzymuje, że roczna dotacja wyrównawcza przyznana przedsiębiorstwom regionalnym na mocy umów z 1991 r., prowadzi do uprzywilejowania takich przedsiębiorstw w stosunku do przedsiębiorstw konkurencyjnych, które świadczą lub mogłyby świadczyć podobne usługi na przedmiotowym rynku.
- (61) Jeżeli chodzi o skutki dla handlu wewnątrzspółnotowego oraz o zakłócenia konkurencji, są one wyraźne w przypadku transportu między Państwami Członkowskimi, lub między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi, zliberalizowanego przez 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⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ Sprawa C-280/00, dotychczas niepublikowana.

⁽²³⁾ Wyrok w sprawie C-205/1999 *Analir i inni*, (Zb.Orz. 2001, str. I-1271).

⁽²⁴⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 3573/90 (Dz.U. 353 z 17.12.1990, str. 16).

- (62) Z uwagi na fakt, że przedmiotowe usługi dotyczą kabotażu, Trybunał zwrócił uwagę⁽²⁵⁾, iż nie można wykluczyć, że dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu działającemu wyłącznie na lokalnych i regionalnych rynkach transportowych, a nie międzynarodowych, może mieć jednak wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.
- (63) W rzeczywistości, gdy Państwo Członkowskie przyznaje dotację publiczną przedsiębiorstwu, zakres usług transportowych świadczonych przez takie przedsiębiorstwo może zostać podtrzymany lub zwiększony, co zmniejsza odpowiednio możliwości oferowania usług transportowych na rynku takiego Państwa Członkowskiego przez przedsiębiorstwa mające siedziby w innych Państwach Członkowskich⁽²⁶⁾.
- (64) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału, w przypadku pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja nie jest zobowiązana do wykazania rzeczywistych skutków takiej pomocy dla konkurencji i wymiany handlowej między Państwami Członkowskimi. Taki obowiązek bowiem powodowałby, że Państwa Członkowskie wypłacające pomoc, naruszając obowiązek notyfikacji, o którym mowa w art. 88, ust. 3 Traktatu WE znalazłyby się w pozycji uprzywilejowanej w stosunku do tych państw, które dokonały zgłoszenia planów pomocy⁽²⁷⁾.
- (65) Fakt, że do dnia 1 stycznia 1999 r., wykonywanie kabotażu w rejonie Morza Śródziemnego zostało czasowo wyłączone z zakresu obowiązywania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobodnego świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski), nie pozwala wykluczyć z góry, że dotacje wypłacone przedsiębiorstwom regionalnym obsługującym połączenia kabotażowe z wyspami rejonu Morza Śródziemnego na mocy umowy, nie miały wpływu na wymianę handlową pomiędzy Państwami Członkowskimi i nie wpłynęły na zakłócenia konkurencji.
- (66) W każdym razie, zakładając nawet, że pomoc wypłacana przedsiębiorstwom, które wykonywały wyłącznie kabotaż mogła nie mieć wpływu na wymianę handlową i nie przyczyniała się do zakłócenia konkurencji przed datą 1 stycznia 1999 r., sytuacja ta uległa zmianie po tej dacie, gdyż rozporządzenie nr 3577/92 wprowadziło swobodę świadczenia usług kabotażowych dla wszystkich armatorów Wspólnoty.
- (67) W świetle kryteriów przedstawionych w pkt od 58 do 66, należy przeprowadzić analizę przedsiębiorstw regionalnych, ze względu na rynki, na których prowadzą swoją działalność.
- W odniesieniu do spółki *Adriatica*, Komisja przypomina, że działalność prowadzona przez przedsiębiorstwo, na mocy umowy, obejmuje nie tylko usługi kabotażowe, ale również obsługę połączeń międzynarodowych, na których musi lub musiało ono liczyć się, od momentu wejścia umowy w życie, z istnieniem konkurencji ze strony innych podmiotów mających siedziby w Państwach Członkowskich. Komisja stwierdza również w takim kontekście, istnienie ryzyka zbiegu dotacji na usługi kabotażowe i usługi transportu międzynarodowego świadczone przez *Adriatica*, w szczególności ze względu na fakt nieprowadzenia oddzielnych ksiąg rachunkowych dla każdej z wymienionych kategorii usług. W takich okolicznościach dotacje wypłacone spółce *Adriatica* na mocy umowy mogły wpływać na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi i zakłócenia w konkurencji.
 - W odniesieniu do czterech przedsiębiorstw regionalnych, Komisja stwierdza, że jedynie spółka *Saremar* obsługuje połączenie międzynarodowe między Sycylią a Korsyką, prowadząc działalność konkurencyjną wobec włoskiego przedsiębiorstwa prywatnego. Fakt, że połączenie to było otwarte dla potencjalnej konkurencji ze strony podmiotów mających siedziby w innych Państwach Członkowskich w momencie wejścia w życie umowy o świadczenie usług publicznych, prowadzi do konkluzji, że roczna dotacja wypłacana spółce *Saremar* w celu pokrycia deficytu operacyjnego netto mogła wpływać, w szczególności w związku z nieprowadzeniem oddzielnych ksiąg dla różnych kategorii świadczonych usług, na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi i prowadzić do zakłócenia konkurencji.

⁽²⁵⁾ Wyrok w sprawie *Altmark Trans*, pkt 77–82, patrz: przypis 22.

⁽²⁶⁾ Odnosnie tej kwestii patrz: wyrok w sprawie 102/87, *Francja przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 1988, str. 4067, pkt 19; wyrok w sprawie C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 1991, str. I-1603, pkt 26, i wyrok w sprawie C-278/92, C-279/92 i C-280/92 *Hiszpania przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 1994, str. I-4103, pkt 40; cytowany wyrok w sprawie *Altmark Trans*, pkt 78.

⁽²⁷⁾ Wyrok w sprawach połączonych T-116/01 i T-118/01, *P&O European Ferries*, pkt 118, wyrok w sprawie C-301/87 *Francja przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 1990, str. I-307, pkt 33 oraz wyrok w sprawie T-55/99 *CETM przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2000, str. II-3207, pkt 103.

- W odniesieniu, w szczególności do spółek Siremar, Toremar i Caremar, Komisja sformułowała następujące uwagi.
 - przedsiębiorstwa te prowadzą działalność wyłącznie w ściśle ograniczonym segmencie usług kabotażowych, obejmujących połączenia z wyspami rejonu Morza Śródziemnego,
 - do dnia 1 stycznia 1999 r. kabotaż wykonywany między wyspami rejonu Morza Śródziemnego został czasowo zwolniony ze stosowania zasady swobody świadczenia usług, zgodnie z art. 6, ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92⁽²⁸⁾,
 - w różnych segmentach rynku kabotażowego, na niektórych połączeniach, przedsiębiorstwa regionalne podlegają konkurencji krajowych podmiotów prywatnych, których obecność była często wcześniejsza w stosunku do daty wejścia w życie umowy. Niemniej jednak, żadne z powyższych przedsiębiorstw nie prowadzi działalności poza rynkiem usług kabotażowych w rejonie Morza Śródziemnego,
 - żaden podmiot mający swoją siedzibę w innym Państwie Członkowskim nie działał w tych różnych segmentach rynku kabotażowego przed dniem 1 stycznia 1999 r., jak również żaden taki podmiot nie rozpoczął tam swojej działalności po liberalizacji tego rynku.
- (68) Fakt, że w danym sektorze nie istnieje swoboda świadczenia usług – jak to miało miejsce w przypadku wykonywania kabotażu w rejonie Morza Śródziemnego – nie zawsze stanowi warunek wystarczający do wykluczenia jakichkolwiek skutków negatywnych dla wymiany handlowej między Państwami Członkowskimi⁽²⁹⁾.
- (69) Z jednej strony, fakt, że trzy przedsiębiorstwa należące do Grupy Tirrenia (Tirrenia, Adriatica i Saremar) działają na rynku usług transportu morskiego między Państwami Członkowskimi lub między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi, jak również nieprowadzenie przez te spółki oddzielnych ksiąg dla różnych kategorii świadczonych usług, pozwala założyć, że cała pomoc, która została im przekazana mogła mieć wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi i zakłócenia w konkurencji. Ponadto, nie można wykluczyć podobnych następstw w odniesieniu do całości dotacji przyznanych przedsiębiorstwom należącym do Grupy.
- (70) Z drugiej zaś strony, już przed liberalizacją rynku kabotażowego, podmioty mające siedziby w innych Państwach Członkowskich posiadały swobodę wykonywania prawa przedsiębiorczości i świadczenia usług kabotażowych, eksploatując statki pływające pod banderą Włoch.
- (71) W każdym razie, możliwość świadczenia, przez podmioty mające siedziby w innych Państwach Członkowskich, usług konkurencyjnych na rynku kabotażowym we Włoszech począwszy od dnia 1 stycznia 1999 r. pozwala założyć przynajmniej wystąpienie potencjalnych skutków dla wymiany handlowej w okresie ostatnich pięciu lat, w szczególności, wobec nieprzyznania przedsiębiorstwom regionalnym, na mocy umów o świadczenie usług publicznych, prawa wyłączności.
- (72) Biorąc pod uwagę powyższe, jak również mając na względzie fakt, że aby odszkodowanie stanowiło korzyść, którą można zakwalifikować jako „pomoc” wystarczy niespełnienie jednego z czterech wymienionych warunków⁽³⁰⁾, Komisja uważa, że wszystkie odszkodowania roczne wypłacone przedsiębiorstwom regionalnym stanowią pomoc Państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu. W przeciwieństwie do stanowiska przedsiębiorstw korzystających z pomocy, z treści art. 4, ust. 3 rozporządzenia nr 3577/92 nie wynika zakaz badania przedmiotowej pomocy. Artykuł 4, ust. 3 zezwala, w drodze wyjątku, na utrzymanie w mocy istniejących umów o świadczenie usług publicznych, zawartych przed wejściem w życie rozporządzenia, również w przypadku, gdy nie zostały spełnione wymogi dotyczące procedury udzielania zamówienia na świadczenie usług publicznych, opisane w poprzednich ustępach tego samego artykułu. Przedmiotowy przepis dotyczy wspólnej polityki transportowej.

⁽²⁸⁾ Patrz: przypis 20.

⁽²⁹⁾ Decyzja Komisji 2000/394/WE z dnia 25 listopada 1999 r. w sprawie systemów pomocy na rzecz przedsiębiorstw mających siedziby na terytorium Wenecji i Chioggia określonych w ustawach nr 30/1997 i 206/1995, przewidujących zwolnienia z płatności składek na ubezpieczenie społeczne (Dz.U. L 150 z 23.6.2000, str. 50).

⁽³⁰⁾ Wyrok w sprawie *Altmark Trans*, pkt 94, patrz: przypis 22.

Nowa pomoc

- (73) Komisja nie podziela stanowiska przedsiębiorstw regionalnych, które utrzymują, że przedmiotowa pomoc stanowi kontynuację istniejącej pomocy. Po pierwsze, Komisja stwierdza, że pomoc ta nie była wcześniejsza w stosunku do daty wejścia w życie Traktatu. System pomocy opierający się na rocznej dotacji wyrównawczej regulują bowiem, w swoim brzmieniu aktualnym, ustawy nr 684/74 i nr 169/75. Ponadto, szczegółowe zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, jak również składniki kosztu uwzględniane przy obliczaniu rocznej dotacji, z której korzystają przedsiębiorstwa regionalne, zostały uregulowane przez rozporządzenie nr 501/79, ustawę nr 856/86 oraz umowy z 1991 r.
- (74) Komisja stwierdza następnie, że przedmiotowa pomoc nie została zatwierdzona przez Komisję. Decyzja Komisji z dnia 6 lipca 1990 r. o zamknięciu postępowania nr C 12/89 (byłe N 444/88) w sprawie pomocy, przyznanej przez Włochy w celu pokrycia strat poniesionych przez przedsiębiorstwo Fincantieri w 1987 i 1988 r. oraz ustawa nr 234/89 w sprawie uregulowania systemów pomocy dla włoskiego przemysłu stoczniowego⁽³¹⁾, na którą powołują się zainteresowane przedsiębiorstwa korzystające z pomocy dotyczyła wyłącznie pomocy dla stoczni, a nie dotacji stanowiących przedmiot niniejszej decyzji. Niemniej jednak, już po wydaniu wspomnianej wyżej decyzji, ramy prawne regulujące te dotacje zostały zasadniczo zmienione poprzez zawarcie umów, o których Komisja nie została nigdy powiadomiona.
- (75) W szczególności, fakt, że Komisja mogła posiadać wiedzę na temat różnych aktów ustawodawczych regulujących system dotacji rocznej, w tym również umów z 1991 r., nie pozwala na wyciągnięcie wniosku, zgodnie z wyrokiem w sprawie Lorenz⁽³²⁾, że – wobec braku notyfikacji zgodnie z art. 88, ust. 3 Traktatu – system dotacji rocznej został zatwierdzony na zasadzie milczącej zgody. W ostatnim czasie Trybunał sprecyzował, że sam fakt przekazania tekstu Komisji nie jest równoznaczny z notyfikacją w myśl art. 88, ust. 3 Traktatu WE⁽³³⁾.
- (76) W związku z powyższym Komisja utrzymuje, że pomoc wypłacana przedsiębiorcom regionalnym stanowi nową pomoc zgodnie z art. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽³⁴⁾.
- (77) Zakładając nawet, że dotacje przyznane przedsiębiorstwom Siremar, Toremar i Caremar, których działalność obejmowała wyłącznie kabotaż, nie stanowiłyby pomocy państwa w chwili ich wypłacania, uzyskały one jednakże status nowej pomocy od dnia 1 stycznia 1999 r., w następstwie wprowadzenia swobody świadczenia usług transportowych na mocy rozporządzenia (EWG) nr 3577/92. Zgodnie z art. 1, lit. b), pkt v) rozporządzenia (WE) nr 659/99, w przypadku, gdy niektóre środki stają się pomocą po liberalizacji danego działania przez prawo wspólnotowe, środków takich nie uznaje się za pomoc istniejącą po terminie przyjętym dla liberalizacji.

Ocena zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem

- (78) Zakaz pomocy wprowadzony przez art. 87, ust. 1 Traktatu nie ma charakteru zakazu absolutnego. W art. 87, ust. 2 i 3 oraz art. 86, ust. 2 przewidziano bowiem odstępstwa od tego postanowienia.
- (79) Do pomocy wypłaconej przedsiębiorstwom regionalnym tytułem dotacji rocznej nie stosują się żadne odstępstwa, o których mowa w art. 87, ust. 2 z uwagi na fakt, iż pomoc ta nie stanowi pomocy o charakterze socjalnym przyznawanej indywidualnym konsumentom lub pomocy mającej na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi, lub pomocy przyznawanej gospodarce niektórych regionów. W szczególności, w odniesieniu do pomocy o charakterze socjalnym, art. 87, ust. 2 zakłada, że taka pomoc, z której korzystają indywidualni konsumenci nie może sprzyjać, w sposób bezpośredni lub pośredni, niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów. Komisja podkreśla, że mniejsze wpływy przedsiębiorstw regionalnych wynikające z zastosowania stawek ulgowych dla stałych mieszkańców wysp oraz pracowników migrujących wpływają na kalkulację wysokości rocznego odszkodowania. Władze włoskie biorą na siebie ciężar obniżonych stawek, z których korzystają indywidualni konsumenci, wyłącznie w przypadku, gdy tacy konsumenci korzystają z usług podmiotu publicznego, sprzyjając w ten sposób temu ostatniemu kosztem jego konkurencji w postaci podmiotów prywatnych.

⁽³¹⁾ Dz.U. C 239 z 25.9.1990, str. 10.

⁽³²⁾ Wyrok z dnia 11 grudnia 1973 r. w sprawie 120/73, Lorenz, Zb.Orz. 1973, str. 1471.

⁽³³⁾ Postanowienie Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-297/01, *Sicilcassa* (dotychczas nieopublikowane w Zbiorze Orzeczeń).

⁽³⁴⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1. Rozporządzenie zmienione Aktem Przystąpienia z 2003 r.

- (80) Taka pomoc nie jest też uprawniona do korzystania z odstępstw wymienionych w art. 87, ust. 3. Nie obejmuje ona bowiem pomocy przeznaczonej na wspieranie realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego, europejskiego zainteresowania lub mającej na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce Państwa Członkowskiego, o której mowa w lit. b), lub pomocy przeznaczonej na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego, o której mowa w lit. d). Pomoc taka nie może również zostać zakwalifikowana do pomocy przeznaczonej dla niektórych regionów, o której mowa w lit. a) lub c) z uwagi na fakt, iż nie stanowi ona elementu wielosektorowego systemu wsparcia dostępnego w danym regionie dla wszystkich przedsiębiorstw działających w danym sektorze⁽³⁵⁾. Ponadto, biorąc pod uwagę przedmiot i zasady przyznawania przedmiotowej pomocy, mogłaby ona stanowić pomoc operacyjną, dopuszczalną wyłącznie w regionach korzystających z odstępstwa, o którym mowa w art. 87, ust. 3, lit. a), pod warunkiem udowodnienia przez Państwo Członkowskie istnienia i skali niekorzystnych uwarunkowań, które taka pomoc miałaby na celu zniwelować⁽³⁶⁾. Z uwagi na fakt, że władze włoskie nie przekazały wystarczających informacji w tej kwestii, nie istnieje możliwość uznania pomocy z tego tytułu. Biorąc pod uwagę, że przedmiotowa pomoc przeznaczona jest na pokrycie kosztów operacyjnych poniesionych przez konkretne przedsiębiorstwo żeglugowe i nie stanowi ona części kompleksowego planu mającego na celu wsparcie przedsiębiorstwa w procesie poprawy efektywności gospodarczej i finansowej, która pozwoliłaby mu na niekorzystanie z dalszej pomocy, nie może ona również zostać uznana za pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych w rozumieniu lit. c).
- (81) Artykuł 86 ust. 2 Traktatu stanowi, że przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym podlegają postanowieniom Traktatu, zwłaszcza regułom 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.
- (82) Zgodnie z orzecznictwem wspólnotowym, artykuł ten zakłada stosowanie odstępstwa, dlatego jego wykładnia musi być precyzyjna⁽³⁷⁾. Aby derogacja miała zastosowanie, poza powierzeniem danemu przedsiębiorstwu zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym, konieczne jest również, aby zastosowanie zasad konkurencji przewidzianych w Traktacie, w szczególności w art. 87, stanowiło przeszkodę w wypełnianiu konkretnych zadań powierzonych przedsiębiorstwu, a derogacja nie może wpływać na wymianę handlową w stopniu zagrażającym interesom Wspólnoty⁽³⁸⁾.
- (83) Celem ustalenia, czy dotacje wypłacone przedsiębiorstwom regionalnym na mocy umów z 1991 r. mogą skorzystać z odstępstwa, o którym mowa w art. 86, ust. 2, Komisja, w pierwszym rzędzie musi ustalić, czy działalność danego przedsiębiorstwa stanowi działalność w służbie publicznej i ocenić jej zakres, jak również zweryfikować konieczność przyznania dotacji, tytułem odszkodowania kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwo w związku z działalnością w służbie publicznej.
- Istnienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które stanowią odpowiedź na rzeczywiste zapotrzebowanie*
- Połączenia kabotażowe z mniejszymi wyspami włoskimi*
- (84) Usługi kabotażowe wchodzą w zakres zastosowania art. 4 cytowanego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 oraz – dla celów zbadania pomocy Państwa – wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego⁽³⁹⁾. W swojej aktualnej wersji wytyczne przewidują, w sekcji 9, możliwość „(...) nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych lub zawarcia umów o świadczenie usług publicznych dla usług, o których mowa w art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92”, tzn. regularnych usług na, z i między wyspami w ramach kabotażu. Odszkodowania z tytułu świadczenia takich usług regulują przepisy zawarte w cytowanym dokumencie, jak również przepisy dotyczące pomocy Państwa ustanowione przez Traktat i stanowiące przedmiot interpretacji Trybunału Sprawiedliwości. Poprzednia wersja cytowanych wytycznych wspólnotowych przewidywała w pkt. 9 „możliwość nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych w celu zapewnienia regularnych połączeń z portami regionów peryferyjnych Wspólnoty lub na szlakach żeglugowych o niskim poziomie obsługi i uznanych za kluczowe dla rozwoju gospodarczego zainteresowanych regionów, jeżeli wystarczający poziom usług nie mógłby zostać zapewniony w wyniku wolnej gry sił rynkowych”. Ponadto, z orzecznictwa wspólnotowego wynika, że warunkiem nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych, jest rzeczywiste zapotrzebowanie na takie usługi, którego pokrycie w wyniku wolnej gry sił rynkowych nie jest możliwe⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Patrz: pkt 2, ostatnie zdanie Wytycznych w sprawie pomocy państwa na szczeblu regionalnym (Dz.U. C 74 z 10.3.1998, str. 9).

⁽³⁶⁾ Pkt 4.15 Wytycznych, patrz: przypis 35.

⁽³⁷⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-106/95, *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA i inni) przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 1997, str. II-229, motyw 173.

⁽³⁸⁾ Patrz też: wyrok Tribuna w sprawie C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*, Zb.Orz. 1991, str. I-5889, pkt 26.

⁽³⁹⁾ Komunikat Komisji C(2004) 43 – Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str. 3) oraz, w stosunku do okresu wcześniejszego, wytyczne z 1997 r. (Dz.U. C 205 z 5.7.1997, str. 5) oraz, w kwestiach mających zastosowanie, wytyczne z 1989 r. [SEC (89) 921 ost. z 3 sierpnia 1989 r.].

⁽⁴⁰⁾ Wyrok w sprawie *Analir i inni*, patrz: przypis 23.

- (85) Z przepisów prawnych oraz warunków wspomnianych wcześniej umów wynika, że przedsiębiorstwa regionalne obsługujące połączenia z mniejszymi wyspami, podlegają – na wszystkich obsługiwanych przez siebie połączeniach – wymogom dotyczącym obsługiwanego portów, częstotliwości połączeń, rozkładu rejsów, rodzaju floty, stawek opłat, jakich takie przedsiębiorstwa nie przyjęłyby (w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach), jeżeli brałyby pod uwagę swój własny interes gospodarczy.
- (86) Nałożenie tego rodzaju zobowiązań ma zapewnić przestrzeganie zasady ciągłości terytorialnej oraz wystarczający poziom regularnych usług transportu morskiego w zakresie przewozu osób i towarów z i na mniejsze wyspy należące do Włoch, celem zaspokojenia potrzeb związanych ze swobodą poruszania się lokalnej ludności oraz z rozwojem gospodarczym i społecznym tych regionów wyspiarskich. Gwarancją przestrzegania tego rodzaju zobowiązań przez cały okres obowiązywania umów jest udzielenie poręczenia. Możliwość czasowych zmian dostosowawczych stawek opłat i częstotliwości połączeń w ciągu roku, pod kontrolą organów publicznych, nie oznacza w żadnym wypadku zakwestionowania nałożonego obowiązku utrzymania przedmiotowych połączeń. Przepisy w tej materii nakładają zatem na przedsiębiorstwa korzystające z pomocy obowiązek świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym w myśl art. 86, ust. 2 oraz obowiązek świadczenia usług publicznych zgodnie z rozporządzeniem nr 3577/92.

Połączenia międzynarodowe

- (87) Międzynarodowe połączenia morskie wchodzą w zakres zastosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosującego zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między Państwami Członkowskimi i między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi⁽⁴¹⁾. W rozporządzeniu nie przewidziano w sposób wyraźny możliwości nałożenia minimalnego obowiązku świadczenia usług publicznych w celu zapewnienia połączeń morskich między Państwami Członkowskimi lub między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi.
- (88) Niemniej jednak, wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego z 2004 r.⁽⁴²⁾ przewidują ze swojej strony możliwość nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych lub zawierania umów o świadczenie usług publicznych, w przypadku, gdy usługa w ramach transportu międzynarodowego jest konieczna z punktu widzenia dużego zapotrzebowania na transport publiczny (sekcja 9). Jednocześnie, dozwolone są odszkodowania za świadczenie tego rodzaju usług, pod warunkiem ich zgodności z przepisami merytorycznymi i formalnymi określonymi w Traktacie. Również cytowany pkt 9 wytycznych z 1997 r. dopuszczał pomoc stanowiącą odszkodowanie za wykonywanie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (89) W konsekwencji, Komisja stwierdza, że obowiązujące prawo wspólnotowe przewiduje możliwość rozszerzenia zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na obsługę połączeń morskich innych niż połączenia wewnętrzne w obrębie jednego Państwa Członkowskiego. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę fakt, że rynek międzynarodowego transportu morskiego podlega istniejącej lub potencjalnej konkurencji ze strony innych podmiotów mających swoje siedziby w Państwach Członkowskich, odszkodowania wypłacane przedsiębiorstwom koncesjonariuszom mają charakter właściwy dla pomocy operacyjnej, która może zostać uznana wyłącznie na mocy art. 86, ust. 2. Taka pomoc musi zatem spełniać warunek konieczności, w kontekście istnienia rzeczywistego zapotrzebowania, które nie mogłoby zostać pokryte w wyniku wolnej gry sił rynkowych, jak również warunek proporcjonalności do celu, któremu ma ona służyć.
- (90) Z pięciu przedsiębiorstw regionalnych należących do Grupy Tirrenia, tylko Adriatica i Saremar utrzymują połączenia międzynarodowe w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Komisja musi zatem ustalić, dla każdego z tych dwóch przedsiębiorstw i dla każdego przedmiotowego połączenia, podstawy stanowiące uzasadnienie nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwa korzystające z pomocy, jak również czy wypłacone odszkodowania miały prawo do skorzystania z odstępstwa, o którym mowa w art. 86, ust. 2 Traktatu.

⁽⁴¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r., Dz.U. L 378 z 31.12.1986, str. 1.

⁽⁴²⁾ Patrz: przypis 39.

- (91) Jeżeli chodzi o Saremar, Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwo to obsługuje przez cały rok, na trasie żeglugowej Sardynia/Korsyka (Santa Teresa/Bonifacio), dwa rejsy dziennie w obie strony, przy użyciu promu samochodowo-pasażerskiego o całkowitej zdolności przewozowej wynoszącej 560 osób i 51 pojazdów. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że jest to połączenie w obszarze przygranicznym, o niewielkiej długości (10 mil morskich) i zakresie lokalnym, skierowane do społeczności lokalnej zamieszkującej Sardinie i pobliskie gminy na Korsyce. Połączenie rozkładowe między Santa Teresa a Bonifacio zapewnia swobodę przemieszczania się pracownikom przygranicznym, jak również regularny przepływ towarów między południowym wybrzeżem Korsyki a północnym wybrzeżem Sardynii. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że zapotrzebowanie na tego rodzaju połączenie zgłosiły lokalne społeczności obydwu wysp.
- (92) W sezonie (szczyt i środek sezonu) turystycznym, Saremar podlega konkurencji ze strony innego podmiotu mającego siedzibę we Włoszech, oferującego usługi dostosowane pod względem zdolności przewozowej oraz częstotliwości do sytuacji na rynku⁽⁴³⁾. Ponadto, podmiot ten nie prowadzi działalności poza sezonem.
- (93) Powyższe ustalenia potwierdzają, że cel – będący wyrazem uzasadnionego interesu publicznego – polegający na zapewnieniu, przez okres całego roku, połączenia rozkładowego między regionami wyspiarskimi Wspólnoty, i uwzględniający potrzeby wyrażone przez zainteresowane podmioty lokalne, nie mógłby zostać osiągnięty poprzez wolną grę sił rynkowych.
- (94) Jeżeli chodzi o połączenia międzynarodowe utrzymywane przez przedsiębiorstwo Adriatica, Komisja sformułowała następujące uwagi:
- a) szlak żeglugowy „Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patraso” łączący centralne regiony Wspólnoty z jednym z jej regionów peryferyjnych, jest szlakiem o kluczowym znaczeniu dla ruchu towarowo-pasażerskiego, zwłaszcza biorąc pod uwagę czynnik niestabilności, stanowiący przeszkodę w ustanowieniu alternatywnych połączeń drogą lądową. Ponadto, od 1977 r. na wspólny wniosek władz włoskich i greckich, wymienione wyżej połączenie morskie zostało włączone na listę 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, Adriatica przystąpiła do systemu EURAIL. Ponadto, na podstawie informacji, które zostały przekazane Komisji w trakcie spotkania w dniu 26 października 2001 r. (wpisane do dziennika pod nr A/13408/04 i A/13409/04), wynika, że w okresie pomiędzy 1992 a 1999r. Adriatica na tym połączeniu realizowała średnio 265 rejsów rocznie, przewożąc średnio 161 440 osób, 24 376 pojazdów i 104 437 m.b. towarów. Należy również zauważyć, że tak, jak zapewniają władze włoskie w piśmie z dnia 17 lutego 2004 r. (wpisanym do dziennika pod nr A/13405/04) w okresie od 1996 do 1999 r., podmioty konkurencyjne w stosunku do spółki Adriatica nie były w stanie zapewnić równorzędnych usług pod względem jakości i eksploatowanych statków, w tym zapewnionej przez spółkę regularności i częstotliwości połączeń. Należy przypomnieć, że w okresie między 30 października 1990 r. a lipcem 1994 r., który częściowo pokrywa się z okresem badanym dla celów niniejszej decyzji, Adriatica brała udział w zmwowie cenowej, której przedmiotem były ceny przewozu samochodów dostawczych na połączeniach między Patraso a Bari i Brindisi⁽⁴⁴⁾. W omawianym okresie, konkurencja na przedmiotowym rynku okazała się na tyle silna, aby skłonić grupę Tirrenia do wzięcia udziału w zmwowie cenowej, co wyklucza uznanie kryterium konieczności przedmiotowej pomocy z punktu widzenia zapewnienia świadczenia usług publicznych. Mimo dokładniejszych wyjaśnień przesłanych w tej sprawie przez władze włoskie telefaksem z dnia 24 lutego 2004 r. (dokument wpisany do dziennika pod nr A/13970/04), nie można uznać konieczności dotacji stanowiącej odszkodowanie z tytułu zobowiązania do świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, jeżeli przedsiębiorstwo korzystające z takiej pomocy odpowiedzialne jest za działania antykonkurencyjne, zabronione przez art. 81 Traktatu WE. Chociaż decyzja Komisji nie jest jeszcze ostateczna, została ona już obszernie potwierdzona przez Sąd Pierwszej Instancji i można domniemywać jej ważność. Prawdą jest, że obydwa postępowania, jedno dotyczące kwestii konkurencji i drugie w sprawie pomocy państwa, są niezależne, ale zgodnie z orzecznictwem wspólnotowym, Komisja zobowiązana jest do uwzględnienia ewentualnego naruszenia zasad konkurencji

⁽⁴³⁾ Przykładowo, w 2001 r. jeden z dwóch statków eksploatowanych przez ten podmiot został wycofany z tego segmentu i przeniesiony do obsługi bardziej rentownych połączeń.

⁽⁴⁴⁾ 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, str. 24), potwierdzona w zakresie ustalenia i kwalifikacji faktów przez wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie T-61/99, *Adriatica di Navigazione przeciwko Komisji* (dotychczas nieopublikowany).

podczas oceny zgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem, w szczególności, w przypadku stwierdzenia naruszenia takich zasad przez podmiot korzystający z pomocy⁽⁴⁵⁾. Związek pomiędzy naruszeniem przepisów dotyczących konkurencji a pomocą jest ewidentny, gdyż odszkodowania zostały wypłacone z tytułu świadczenia usług, które stanowiły przedmiot zмовы cenowej, niezależnie od faktu, czy pomoc ta została wykorzystana dla działań naruszających wolną konkurencję. Wreszcie, stwierdzenie bezprawności pomocy i jej windykacja nie miałyby w żadnym przypadku charakteru nowej kary, ale stanowiłyby wyłącznie wynik potwierdzenia uczestnictwa beneficjenta pomocy w niezgodnej z prawem zмовы cenowej. Mając na względzie rodzaj świadczonych usług, które dotyczą jednocześnie przewozu samochodów dostawczych, osób i towarów, należy stwierdzić, że uczestnictwo w zмовы mającej na celu ustalenie cen dla samochodów ciężarowych, pozwala na wyciągnięcie wniosków dotyczących całości obsługiwanego połączenia. Wydaje się to jeszcze bardziej oczywiste, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że zмова cenowa dotyczyła przewozu samochodów dostawczych, który miał zostać zapewniony przez władze włoskie właśnie dzięki dotacji. Na zakończenie, Komisja pragnie zauważyć, że przedmiotowe połączenie zostało zawieszono w 2000 r.;

- b) podstawę połączenia morskiego między Włochami a Albanią „Trieste/Durazzo” stanowi protokół podpisany dnia 22 października 1983 r. między władzami tych państw w celu rozwoju stosunków gospodarczych między Albanią a państwami Europy zachodniej. Na mocy art. 5 tego protokołu, przedsiębiorstwu Adriatica di Navigazione oraz podmiotowi albańskiemu Tranship zostało powierzona misja zorganizowania usług w ramach tego połączenia. Począwszy od 1991 r., pomimo zmieniających się warunków, wynikających z sytuacji politycznej w tym rejonie, zanotowano znaczny wzrost przewozów w ramach tego połączenia⁽⁴⁶⁾. Ponadto, na omawianym połączeniu nie występuje żadna konkurencja;
 - c) pozostałe dwa połączenia morskie między Włochami a Albanią „Bari/Durazzo” oraz „Ancona/Durazzo” nie są regulowane żadnymi porozumieniami o charakterze międzynarodowym;
 - d) połączenia morskie między Włochami a Jugosławią (port Bar w Czarnogórze) realizowane z portów włoskich Ancona i Bari istnieją od 1997 r. Połączenie to zostało ustanowione na wniosek wystosowany przez władze Czarnogóry, które pragnęły posiadać stałe połączenie morskie pomiędzy jedynym w kraju portem handlowym a portami południowych i północnych Włoch. Od 1998 r., na szlaku żegludowym „Bari/Bar” obok spółki Adriatica działają dwa inne podmioty, jeden z Czarnogóry i drugi ze Słowenii;
 - e) obsługa połączeń morskich między Włochami a Chorwacją na szlakach „Ancona/Spalato” i „Bari/Dubrovnik”, powierzona od 1960 r. podmiotom prywatnym, została przekazana spółce Adriatica na mocy ustawy nr 42 z dnia 27 lutego 1978 r. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że usługi, zawieszono w 1991 r., zostały wznowione w ciągu 1994 r., na wyraźny wniosek władz Republiki Chorwacji. Pomimo perturbacji związanych z kryzysem w Kosowie, przewozy na tym połączeniu zanotowały znaczny wzrost od 1994 r.⁽⁴⁷⁾. Konkurencję dla spółki Adriatica na tym połączeniu stanowią dwa przedsiębiorstwa żegludowe, chorwackie i liberyjskie.
- (95) Z powyższych ustaleń wynika, że przedsiębiorstwu Adriatica została powierzona, w odniesieniu do usług świadczonych w ramach porozumienia lub umowy międzynarodowej, misja w interesie ogólnym, która wiązała się z poniesieniem kosztów, których przedsiębiorstwo nie musiałoby ponieść, jeżeli kierowałoby się własnym interesem gospodarczym. Takie rozumowanie nie znajduje zastosowania w przypadku połączenia „Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patraso” w okresie między styczniem 1992 r. a lipcem 1994 r., który odpowiada okresowi uczestnictwa spółki Adriatica w zakazanym porozumieniu w rozumieniu art. 81 Traktatu WE. Nie można go również zastosować do połączeń międzynarodowych obsługiwanych przez przedsiębiorstwo, które nie opierały się na porozumieniu lub umowie. Dotyczy to w szczególności połączeń na szlakach „Bari/Durazzo” i „Ancona/Durazzo”. Jednakże wyniki prowadzenia działalności okazały się na tyle dobre, że Adriatica nie uzyskała żadnego odszkodowania z tytułu usług świadczonych na tych połączeniach. Wręcz przeciwnie, jak wynika z kont analitycznych przekazanych Komisji, uzyskane korzyści w kategoriach ekonomicznych pozwoliły na obniżenie kwoty rocznej dotacji wyrównawczej wypłaconej z tytułu usług świadczonych na innych, deficytowych połączeniach.

⁽⁴⁵⁾ Wyrok w sprawie C-225/91 *Matra przeciwko Komisji* (Zb.Orz. 1993, str. I-3203, pkt 41–43).

⁽⁴⁶⁾ Przewozy w 1991 r.: 20 096 osób i 24 205 m.b. rzeczy; w 2000: 334 639 osób i 235 542 m.b. rzeczy.

⁽⁴⁷⁾ Przewozy w 1994 r.: 9 866 osób i 7 494 m.b. rzeczy; w 2000: 48 281 osób i 43 563 m.b. rzeczy.

- (96) Aby zobowiązania nałożone na przedsiębiorstwa regionalne mogły stanowić podstawę do wypłaty odszkodowania, i aby Komisja mogła ustalić, czy kwota takiego odszkodowania mieści się w granicach koniecznego minimum, wymagają one uprzedniego, szczegółowego określenia przez właściwe władze publiczne.
- (97) Komisja stwierdza, że usługi świadczone przez każde z przedsiębiorstw regionalnych zostały określone w omówionych uprzednio planach pięcioletnich. Plany te określają dokładnie obsługiwane porty, częstotliwości połączeń, które powinny zostać zachowane zarówno w sezonie, jak i poza sezonem, oraz rodzaje jednostek pływających przydzielonych indywidualnie do obsługi poszczególnych połączeń. W ten sposób utworzona sieć usług może jednak zostać przystosowana do zmieniającego się popytu na usługi transportowe w obrębie każdego okresu pięcioletniego. Z informacji przekazanych przez władze włoskie, wynika, że tego typu działania dostosowawcze mają miejsce wyłącznie na wniosek zainteresowanych społeczności lokalnych, skierowany do Ministerstwa Transportu, organu sprawującego nadzór nad przedsiębiorstwami regionalnymi, dotyczący wprowadzenia zmian w częstotliwości połączeń lub ich rozkładzie. Takie wnioski w następnej kolejności są rozpatrywane na szczeblu interministerialnym, między innymi, pod kątem skutków finansowych wprowadzanych zmian dla kosztów operacyjnych zainteresowanego przedsiębiorstwa. Każda zmiana w obrębie sieci oferowanych usług w ramach każdego okresu pięcioletniego, wymaga zatem wydania przez właściwe organy administracji decyzji adresowanej do przedsiębiorstwa koncesjonariusza.

Porównywalna konkurencja

- (98) Ustalając istnienie rzeczywistego zapotrzebowania na świadczenie usług użyteczności publicznej⁽⁴⁸⁾, zakres faktycznie nałożonych obowiązków na przedsiębiorstwa regionalne, jak również występowanie faktycznej potrzeby odszkodowania z tytułu kosztów poniesionych z powodu świadczenia takich usług, Komisja musi w pierwszej kolejności upewnić się, co do istnienia podmiotów konkurencyjnych, które oferowałyby usługi podobne lub porównywalne w stosunku do usług oferowanych przez przedsiębiorstwo publiczne, i spełniałyby wymogi ustalone przez władze włoskie. Proces weryfikacji prowadzony jest osobno dla każdego połączenia, poprzez analizę porównawczą skumulowanej podaży i globalnego popytu na usługi. W tym celu wskazane wydaje się przedstawienie szczegółowej sytuacji poszczególnych przedsiębiorstw regionalnych.

Adriatica

- (99) Adriatica podlega konkurencji innych przedsiębiorstw żeglugowych, z jednej strony, na wymienionych poniżej połączeniach międzynarodowych, których obsługa została powierzona spółce w ramach obowiązku wykonania misji w interesie ogólnym („Ancona/Spalato” i „Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patraso”) oraz, z drugiej strony, na niektórych połączeniach kabotażowych z wyspami archipelagu Tremiti i dwóch innych połączeniach przewozu rzeczy łączących półwysep z Sycylią.

Połączenia międzynarodowe

- (100) W ramach połączenia na trasie „Ancona/Spalato” Adriatica obsługuje przez cały rok dwa rejsy tygodniowo, eksploatując prom pasażersko-samochodowy. Konkurencję tego połączenia stanowią przedsiębiorstwo publiczne z Chorwacji oraz prywatne statki pływające pod banderą Barbadosu i Panamy, działające przede wszystkim w okresie letnim i niespełniające całości wymogów ustalonych w umowie o świadczenie usług publicznych przez władze włoskie.
- (101) W ramach połączenia na trasie „Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patraso”, Adriatica podlegała konkurencji armatorów greckich, pływających pod banderą cypryjską lub maltańską oraz jednego przewoźnika krajowego pływającego pod banderą włoską. Z informacji przekazanych przez władze włoskie (w szczególności pismo z dnia 17 lutego 2004 r. wpisane do dziennika pod nr A/13405/04) wynika, że począwszy od 1997 r. niektóre przedsiębiorstwa greckie oferują usługi porównywalne z ofertą Adriatica pod względem regularności przewozów, zdolności przewozowej, częstotliwości i rodzaju floty. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami (pkt 94, lit. a), połączenie to, łączące Wspólnotę z jednym z jej regionów peryferyjnych, w przeszłości pełniło kluczową rolę z punktu widzenia przewozów wewnątrzwspólnotowych i międzynarodowych. Komisja stwierdza, że zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi z 1997 r., przewidziana została możliwość uznania dotacji przeznaczonych na pokrycie deficytu operacyjnego odnotowanego na świadczeniu usług obejmujących połączenia rozkładowe z portami obsługującymi regiony peryferyjne Wspólnoty lub połączenia na

⁽⁴⁸⁾ Wyrok w sprawie *Analisi inni*, patrz: przypis 23.

szlakach o szczególnym znaczeniu dla rozwoju zainteresowanych regionów, pod warunkiem, że wystarczający poziom usługi nie może zostać zapewniony w wyniku wolnej gry sił rynkowych (sekcja 9). Mając na względzie usługi oferowane przez Adriatica w kontekście regularności, zdolności przewozowej, częstotliwości połączeń oraz rodzaju eksploatowanej floty, Komisja stwierdza, że przyznanie dotacji publicznych może być uzasadnione w świetle prawa wspólnotowego. Takie wnioski nie mogą jednak zostać rozciągnięte na okres między styczniem 1992 a lipcem 1994 r., w którym Adriatica w ramach przedmiotowego połączenia, była stroną porozumienia zakazanego na mocy art. 81 Traktatu WE, co potwierdza, że pomoc nie była związana z rzeczywistym zapotrzebowaniem na świadczenie usług publicznych. Na zakończenie, należy zauważyć, że przedmiotowe połączenie zostało zawieszono w 2000 r.

Połączenia kabotażowe

- (102) Na niektórych połączeniach z wyspami archipelagu Tremiti, Adriatica podlega konkurencji krajowych podmiotów prywatnych, ograniczających swoją działalność do okresu szczytu i środka sezonu. W związku z powyższym żaden z nich nie spełnia wymogów regularności i ciągłości świadczenia usług w okresie całego roku, sformułowanych przez władze włoskie.
- (103) Jeżeli chodzi o przewóz towarów między kontynentem a Sycylią, Adriatica podlega konkurencji ze strony prywatnych przedsiębiorstw włoskich na szlakach „Rawenna/Katania” i „Genua/Termini Imerese”. Niemniej jednak oferty tych przedsiębiorstw nie można uznać za porównywalną z usługami oferowanymi przez Adriatica pod względem regularności, częstotliwości przewozów oraz rodzaju eksploatowanych statków, w kontekście wymogów określonych przez władze włoskie w umowach o świadczenie usług publicznych.

Siremar

- (104) Siremar podlega konkurencji ze strony prywatnych przedsiębiorstw krajowych na rynkach lokalnych obsługujących połączenia z archipelagami Wysp Eolskich i Wysp Egadyjskich, jak również w ramach połączenia między Sycylią a Wyspą Pantelleria.
- (105) Sieć połączeń z i między Wyspami Eolskimi składa się z pięciu połączeń, na których Siremar utrzymuje przez cały rok codzienne połączenia, eksploatując promy pasażersko-samochodowe i jednostki szybkie, przeznaczone wyłącznie do przewozu osób. Konkurencję stanowi jeden przewoźnik krajowy, specjalizujący się w przewozach mieszanych i eksploatujący jednostki o starej konstrukcji i niewielkiej zdolności przewozowej. Oferta tego konkurenta nie spełnia jednakże wymogów przewidzianych w umowie o świadczenie usług publicznych, w szczególności, dotyczących konieczności zapewnienia ciągłości usług przez cały rok, na wszystkich połączeniach, jak również rodzaju wykorzystywanej floty. Do podobnych wniosków prowadzi analiza rynku połączeń szybkich, na którym konkurencją dla przedsiębiorstwa Siremar jest inny podmiot mający siedzibę we Włoszech, który nie zapewnia jednak, dla całej sieci połączeń, usług spełniających wszystkie warunki zawarte w umowie o świadczenie usług publicznych, w szczególności, pod względem obsługiwanych połączeń i częstotliwości połączeń. Jeżeli chodzi bowiem o sieć połączeń szybkich Wyspy Eolskie/Milazzo należy zauważyć, że przedsiębiorstwo prywatne nie zapewnia usług porównywalnych z ofertą Siremar pod względem częstotliwości rejsów i liczby obsługiwanych wysp. Wydaje się w szczególności, że nie utrzymuje on połączeń Lipari/Salina i Milazzo/Alicudi poza sezonem.
- (106) Sieć połączeń z i między wyspami Egadyjskimi obejmuje dwa połączenia obsługiwane przez promy pasażersko-samochodowe oraz cztery połączenia obsługiwane przez jednostki szybkie przeznaczone wyłącznie do przewozu osób. Konkurencję stanowią dwa włoskie przedsiębiorstwa prywatne, jedno działające w segmencie przewozu towarów i drugie w segmencie połączeń szybkich (przewóz osób). Usługi żadnego z konkurentów nie spełniają wszystkich wymogów zawartych w umowie o świadczenie usług publicznych, pod względem obsługiwanych połączeń i rodzaju eksploatowanych statków.
- (107) Na linii Trapani (Sycylia)/Pantelleria, według informacji przekazanych Komisji, Siremar utrzymuje przez cały rok codzienne połączenia i podlega konkurencji ze strony jednego krajowego przedsiębiorstwa prywatnego, którego oferta jest jednakże ograniczona do przewozów samochodowych. Z tego względu, również i ta oferta nie spełnia wymogów zawartych w umowie o świadczenie usług publicznych.
- (108) Ponadto, z informacji, która wpłynęła do Komisji w dniu 13 sierpnia 1999 r. (wpisanej do dziennika przez Dyрекcję Generalną ds. Transportu z datą 18 sierpnia 1999 r. pod nr D 02.308 64296), wynikałoby, że w okresie od 1990 do 1999 r. przedsiębiorstwa prywatne obsługujące połączenia między mniejszymi wyspami okalającymi Sycylią a Sycylią i kontynentem, otrzymały dotacje od Regionu na prowadzenie tej działalności. Dane te zdają się potwierdzać konieczność dotacji publicznych w celu zapewnienia zadowalającego poziomu połączeń z przedmiotowymi wyspami.

- (109) Należy również wziąć pod uwagę fakt, że Region Sycylii, na mocy ustawy regionalnej nr 12 z dnia 9 sierpnia 2002 r. (przekazanej Komisji pismem z dnia 12 września 2002 r. wpisanym do dziennika pod nr A/68547 z datą 22 października 2002 r.) zdecydował, iż celem wzmocnienia sieci połączeń morskich z wyspami mniejszymi okalającymi Sycylię i mając na względzie zapewnienie mieszkańcom swobody poruszania się, podmioty świadczące usługi obejmujące obsługę połączeń morskich z tymi wyspami będą wyłaniane w drodze zamówień publicznych, na okres pięciu lat. Następnie, regionalny departament ds. transportu i komunikacji Regionu Sycylii ogłosił przetarg w trybie nieograniczonym z dnia 21 października 2002, na świadczenie usług transportu morskiego w interesie publicznym, obejmujących połączenie z i między wyspami mniejszymi okalającymi Sycylię obsługiwane przez szybkie jednostki pasażerskie.
- (110) Komisja stwierdza zatem, że w chwili obecnej, usługi obejmujące niektóre połączenia rozkładowe między i z wyspami mniejszymi okalającymi Sycylię, świadczone są na podstawie zamówienia publicznego udzielonego według obiektywnych i przejrzystych kryteriów, zgodnie z przepisami dotyczącymi konkurencji, określonymi w dyrektywach wspólnotowych w sprawie udzielania zamówień publicznych. Ponadto Komisja uważa, że wpływa to na większą konkurencyjność na rynku kabotażowym, a w konsekwencji, zapewnia swobodę świadczenia usług, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3577/92.

S a r e m a r

- (111) Saremar podlega konkurencji ze strony krajowych przedsiębiorstw prywatnych na trzech z czterech obsługiwanych przez siebie połączeń.
- (112) W ramach połączenia między Korsyką a Sardynią na linii „Santa Teresa/Bonifacio”, Saremar utrzymuje przez cały rok codzienne przewozy, eksploatując jednostkę szybką o średniej zdolności przewozowej. Konkurencję stanowi przedsiębiorstwo prywatne świadczące porównywalne usługi, które jednak ograniczają się do okresu szczytu i środka sezonu, a zatem nie spełniają wymogów dotyczących regularności i częstotliwości połączeń, określonych w umowie o świadczenie usług publicznych.
- (113) Na dwóch z trzech połączeń łączących Sardynię z otaczającymi ją wyspami mniejszymi, to znaczy na trasach „Palau/Maddalena” na północy oraz „Carloforte/Calasetta” na południu, przedsiębiorstwa prywatne oferują przez cały rok usługi uzupełniające w stosunku do oferty Saremar. Komplementarność rozkładu rejsów potwierdza, że usługi oferowane przez podmioty prywatne stanowią dopełnienie usług świadczonych przez podmiot publiczny, w celu zapewnienia większej swobody ruchu mieszkańcom mniejszych wysp. Z informacji przekazanych przez władze włoskie (wpisane do dziennika pod nr A/13350/04, A/13346/04 i A/13356/04), wynika jednakże, że statki konkurencyjnych przedsiębiorstw prywatnych, które według władz włoskich, miałyby korzystać ze swojej strony z dofinansowania przez cały rok codzienne przewozy o częstotliwości porównywalnej do połączeń publicznych, liczą sobie ponad dwadzieścia lat, i w związku z powyższym nie spełniają wymogów przewidzianych w umowie o świadczenie usług publicznych. W szczególności, jeżeli chodzi o linie „Carloforte/Calasetta”, wydaje się, że od 1998 r. przedsiębiorstwo prywatne otrzymywało dotacje przyznawane na szczeblu regionalnym, przeznaczone na obsługę tego połączenia w godzinach nocnych i porannych. Informacje te potwierdzają konieczność dotacji z punktu widzenia zapewnienia usług publicznych na zadowalającym poziomie.

T o r e m a r

- (114) Toremar podlega konkurencji ze strony różnych krajowych przedsiębiorstw prywatnych na dwóch połączeniach łączących wyspy archipelagu należącego do Toskanii z wybrzeżem, tj. „Portoferraio/Piombino” dla Wyspy Elba i „Giglio/Porto S. Stefano” dla Wyspy Giglio.
- (115) Na linii „Portoferraio/Piombino”, Toremar utrzymuje, w zależności od pory roku, od 8 do 15 rejsów dziennie, eksploatując promy pasażersko-samochodowe. Liczba rejsów oraz ich rozkład zostały ustalone, biorąc pod uwagę niezbędne połączenia z siecią przewozów autobusowych na wyspie, z jednej strony, oraz siecią kolejową i autobusową na kontynencie, z drugiej strony. Podmiot prywatny oferuje przez cały rok codzienne przewozy o częstotliwości porównywalnej do połączeń obsługiwanych przez Toremar. Ponadto, z informacji przekazanych przez władze włoskie (wpisane do dziennika pod nr A/12951/04) wynika, że wiek statków eksploatowanych przez podmiot prywatny przekracza dwadzieścia lat, jak również, że jedynie przedsiębiorstwo publiczne jest w stanie obsłużyć pierwszy i ostatni rejs w ciągu dnia, oraz, że począwszy od 2000 r., obsługa tego właśnie połączenia pozwoliła na zrealizowanie zysków, o które została pomniejszona kwota rocznej dotacji wyrównawczej.

- (116) W ramach połączenia z Wyspą Giglio, Toremar utrzymuje, w zależności od pory roku, od 3 do 5 rejsów dziennie, eksploatując jednostkę specjalną, która poza przewozem osób i pojazdów, umożliwia transport produktów energetycznych. W związku z brakiem jakiegokolwiek lokalnej infrastruktury szpitalnej, statek należący do Toremar pozostaje przez całą noc na wyspie, na wypadek nagłego przypadku wymagającego pomocy medycznej. Połączenie obsługiwane jest przez cały rok również przez przedsiębiorstwo prywatne. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika jednak, że podmiot ten ogranicza zakres świadczonych usług lub zawiesza połączenia poza sezonem.

C a r e m a r

- (117) Caremar podlega konkurencji ze strony krajowych przedsiębiorstw prywatnych obsługujących połączenia między półwyspem a wyspami Zatoki Neapolitańskiej (Kapri, Ischia i Procida), a mianowicie na trasach „Kapri/Sorrento”, „Kapri/Neapol”, „Ischia/Neapol”, „Procida/Neapol” oraz dwóch połączeniach łączących niewielkie wyspy Ponza i Ventotene z kontynentem: „Ponza/Formia” i „Ventotene/Formia”.
- (118) Na linii „Kapri/Sorrento”, Caremar utrzymuje przez cały rok codzienne połączenia, eksploatując prom pasażersko-samochodowy, przeznaczony również do obsługi pobliskiej trasy „Kapri/Neapol”. Z informacji przekazanych przez władze włoskie w trakcie spotkań, które odbyły się w dniach 26 października 2001 r. i 16 kwietnia 2002 r. (dokumenty wpisane do dziennika pod nr A/13326/04 i A/13330/04), wynika, że podmioty prywatne obsługujące to połączenie, ograniczają swoje usługi do przewozów mieszanych w szczycie sezonu turystycznego, a zatem nie spełniają całości wymogów przewidzianych przez władze włoskie, w odniesieniu do regularności świadczenia usług.
- (119) Konkurencja dla Caremar na linii „Kapri/Neapol” ogranicza się do krajowych podmiotów prywatnych, działających w segmencie połączeń szybkich. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że usługi oferowane w tym segmencie rynku przez podmioty prywatne są w pełni porównywalne z ofertą Caremar. Komisja stwierdza jednocześnie, że statek należący do Caremar zobowiązany jest do pozostania przez całą noc w porcie na Kapri na wypadek ewentualnego nagłego przypadku, wymagającego natychmiastowej pomocy medycznej, i w związku z powyższym obsługuje pierwsze dzienne połączenie z wyspy, umożliwiając tym samym jej stałym mieszkańcom na dotarcie na kontynent, w związku z wykonywaną pracą lub pobieraną nauką. Te same informacje potwierdzają, że wyniki finansowe uzyskane na tej działalności zostały wzięte pod uwagę dla celów określenia wysokości rocznej dotacji wyrównawczej wypłaconej przedsiębiorstwu Caremar.
- (120) Regularne połączenie między wyspami Ischia i Procida a portami Neapol i Pozzuolina na stałym lądzie, obsługiwane jest przez różne podmioty wykonujące przewozy szybkie i mieszane. Połączenie „Ischia, Procida i ląd stały (Neapol lub Pozzuoli)” obsługiwane jest wyłącznie przez Caremar. Natomiast połączenia bezpośrednie „Ischia/Neapol” i „Procida/Neapol” obsługiwane są przez jednostki szybkie należące do Caremar oraz różne podmioty prywatne z Włoch. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że usługi oferowane przez podmioty prywatne w ramach tych dwóch połączeń bezpośrednich – „Ischia/Neapol” i „Procida/Neapol” – są w pełni porównywalne z ofertą przedsiębiorstwa Caremar. Komisja stwierdza jednakże, że w przypadku połączenia „Procida/Neapol”, Caremar w ciągu całego roku zapewnia obsługę pierwszego rejsu w ciągu dnia z wyspy Procida oraz ostatniego, poza sezonem, ze stałego lądu, zapewniając w ten sposób swobodę poruszania się stałym mieszkańcom wyspy, w związku z wykonywaną pracą lub pobieraną nauką. Komisja stwierdza również, że deficyt operacyjny odnotowany na świadczeniu przedmiotowych usług został wzięty pod uwagę dla celów określenia wysokości rocznej dotacji wyrównawczej wypłaconej przedsiębiorstwu Caremar.
- (121) Ponadto, w związku z informacją, która wpłynęła do Komisji w dniu 13 sierpnia 1999 r. (wpisaną do dziennika przez Dyрекcję Generalną ds. Transportu z datą 18 sierpnia 1999 r. pod nr D 02.308 64296), Komisja skłonna jest przyjąć, że przynajmniej, jeżeli chodzi o 1990 r., przedsiębiorstwa prywatne, które obsługiwały połączenia szybkie na niektórych liniach w rejonie Zatoki Neapolitańskiej, w tym Neapol-Kapri, Neapol-Ischia, Neapol-Sorrento-Kapri i Neapol-Procida-Ischia, korzystały z dotacji przyznanych przez Region Kampanii. Informacje te potwierdzają konieczność dotacji z punktu widzenia zapewnienia usług publicznych na zadowalającym poziomie.
- (122) Na liniach bezpośrednich „Ponza/Formia” i „Ventotene/Formia”, Caremar podlega konkurencji ze strony jednego podmiotu prywatnego działającego w sektorze połączeń szybkich. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że jedynie spółka Caremar utrzymuje codzienne połączenia na trasie „Ventotene/Formia” zgodnie z wymogami dotyczącymi regularności połączeń określonymi w umowie o świadczenie usług publicznych. Ponadto, na linii „Ponza/Formia”, obsługiwanej przez Caremar wyłącznie w poniedziałki, połączenie szybkie stanowi dopełnienie rejsów zapewnionych we wszystkie pozostałe dni tygodnia przez podmiot prywatny.

Konieczność odszkodowania

- (123) W odniesieniu do usług świadczonych przez przedsiębiorstwa regionalne na połączeniach, na których nie występuje konkurencja, Komisja stwierdza, że usługi takie obejmują zarówno przewóz osób, jak i rzeczy i zwraca uwagę, że brak konkurencji dotyczy różnych okresów pięcioletnich objętych umowami o świadczenie usług publicznych. Potwierdzona nieobecność konkurencji na tych połączeniach przez okres ostatnich dziesięciu lat potwierdza, że przedsiębiorstwa działające zgodnie z regulami rynku nie byłyby w stanie zapewnić usług przewozowych, które są świadczone przez przedsiębiorstwa regionalne w ramach systemu ustanowionego przez umowy o świadczenie usług publicznych. W powyższym kontekście, odszkodowanie jest niezbędne w celu umożliwienia tym przedsiębiorstwom pokrycia dodatkowych kosztów generowanych przez takie usługi.
- (124) W odniesieniu do usług świadczonych przez przedsiębiorstwa regionalne na omówionych wyżej połączeniach, na których występuje konkurencja, Komisja stwierdza, że w większości przypadków działalność prowadzona zgodnie z regulami rynku nie pozwoliłaby na zapewnienie usług przewozowych, które są świadczone przez przedsiębiorstwa regionalne w ramach systemu ustanowionego przez umowy o świadczenie usług publicznych. Również w tym przypadku odszkodowanie jest niezbędne w celu umożliwienia tym przedsiębiorstwom pokrycia dodatkowych kosztów generowanych przez takie usługi.
- (125) W niektórych, nielicznych przypadkach, występowanie porównywalnej konkurencji potwierdza zdolność rynku do spełnienia wymogów dotyczących świadczenia usług przewidzianych w umowach o świadczenie usług publicznych. Ewentualna obecność podmiotów prywatnych będących w stanie spełnić nałożone na podmiot publiczny wymogi dotyczące regularności usług, częstotliwości połączeń i rodzaju eksploatowanych statków bez odszkodowania finansowego, prowadziłyby do podważenia konieczności i proporcjonalności odszkodowań wypłaconych podmiotowi publicznemu z tytułu obsługi przedmiotowych połączeń. Taki problem pojawia się w szczególności w przypadku połączeń szybkich na trasach „Neapol-Kapri” i „Neapol-Ischia”, obsługiwanych przez Caremar w rejonie Zatoki Neapolitańskiej.
- (126) Odnośnie tej kwestii, z informacji przekazanych Komisji przez niektóre podmioty wnoszące skargę, wynika, że w marcu 2002 r., z inicjatywy regionu Kampanii, prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe, obecne od dłuższego czasu w rejonie Zatoki Neapolitańskiej, zobowiązały się wobec władz regionalnych do zapewnienia przez cały rok usług porównywalnych z ofertą Caremar, w szczególności, na dwóch wcześniej wymienionych połączeniach, z góry zrzekając się wynagrodzenia. Komisja zauważa, że takie usługi nie są równoważne usługom świadczonym przez podmiot publiczny pod względem regularności, częstotliwości połączeń oraz rodzaju eksploatowanych statków, oraz, że podmiotom prywatnym przysługuje prawo do uchylenia się od wypełniania nałożonych obowiązków, za czterdziestopięciodniowym wypowiedzeniem. Należy również zauważyć, że niektóre obowiązki nakładane są wyłącznie na podmiot publiczny (np. utrzymywanie statku przy nabrzeżu wyspy przez całą noc, lub zapewnienie obsługi pierwszego i ostatniego połączenia w ciągu dnia) i stanowią źródło dodatkowych kosztów, które muszą zostać uwzględnione przy określaniu kwoty odszkodowania. Ponadto, stwierdza się wzajemne uzupełnianie się usług świadczonych przez Caremar i podmioty prywatne. W świetle powyższych ustaleń, konieczność i proporcjonalność odszkodowań nie mogą być zakwestionowane.
- (127) W celu ustalenia, czy roczne odszkodowanie wypłacone przedsiębiorstwom regionalnym stanowi minimum konieczne dla celów świadczenia usług spełniających wymogi dotyczące służby publicznej, określone uprzednio przez władze włoskie, Komisja musi wziąć pod uwagę wszystkie parametry, które pociągają za sobą dodatkowe koszty obciążające podmiot publiczny. W powyższym kontekście, Komisja zwraca uwagę, że mechanizm obliczania odszkodowania przewiduje, że przychody zrealizowane w szczycie sezonu powodują zmniejszenie deficytu skumulowanego poza sezonem, w taki sposób, że kwota tak wyliczonego rocznego odszkodowania jest ostatecznie niższa od kwoty, która wynikałaby ze zwykłego zsumowania, połączenie po połączeniu, skumulowanego deficytu. Ponadto, Komisja stwierdza, że przychody przedsiębiorstwa podlegają podwójnemu ograniczeniu związanemu ze stawkami opłat, na które, z jednej strony, składają się stawki ulgowe przewidziane dla niektórych kategorii społecznych, a z drugiej strony, fakt, konieczności uzyskania zgody władz publicznych na każdą zmianę stawki. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika bowiem, że przedsiębiorstwa regionalne nie mają jakiegokolwiek swobody w dostosowywaniu swoich stawek do dynamiki kosztów operacyjnych. To podwójne ograniczenie, przyczyniające się do znacznego obniżenia przychodów przedsiębiorstw koncesjonariusz i przekładające się na wysokość rocznej dotacji, nie może zostać uznane, w takich okolicznościach, za agresywną praktykę handlową, charakteryzującą się drapieżnymi stawkami opłat.

- (128) Po drugie, Komisja stwierdza, że składniki kosztu uwzględniane przy obliczaniu odszkodowania zostały określone przez władze publiczne, które nie pozostawiły przedsiębiorstw najmniejszego marginesu swobody w tej kwestii. Składniki te obejmują wszystkie koszty stałe i zmienne bezpośrednio powiązane ze świadczeniem usług uznanych przez władze publiczne za usługi świadczone w interesie ogólnym, i które jako takie, stanowią przedmiot umów o świadczenie usług publicznych. Zamieszczone poniżej tabele – w których rok 2000 stanowi rok referencyjny – przedstawiają w podziale na poszczególne przedsiębiorstwa regionalne, składniki kosztów uwzględniane przy obliczaniu rocznego odszkodowania. Składniki kosztu, określone przez władze publiczne i zamieszczone w załączniku do umów o świadczenie usług publicznych są takie same dla wszystkich przedsiębiorstw regionalnych i nie zostały zmienione od 1991 r.

(w mln ITL)

SKŁADNIKI KOSZTU Rachunki wyników 2000 r.	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Prowizje agencyjne/koszt zakupu	[...](*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Opłaty portowe/opłaty przestojowe i pozostałe koszty związane z ruchem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Koszty finansowe netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ogółem koszty	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Przychody operacyjne	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Wynik finansowy (koszty – przychody)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Zwrot z zainwestowanego kapitału	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Odszkodowanie zgodnie z art. 77	806				
Roczna dotacja	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Tajemnica handlowa.

Koszty operacyjne obejmują koszty personelu pływającego, konserwacji, ubezpieczenia, paliwa i olejów mineralnych. Pozycja „Administracja” obejmuje koszty personelu naziemnego i pomieszczeń administracyjnych. Komisja zauważa, że wszystkie składniki kosztu, uwzględniane przy obliczaniu odszkodowania rocznego, są możliwe do powiązania i konieczne z punktu widzenia funkcjonowania połączeń obsługiwanych przez spółki regionalne w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Jeżeli chodzi o amortyzację floty, Komisja jest zdania, że dopóki przedmiotowe statki wykorzystywane są wyłącznie do celów świadczenia usług objętych umową, taki element kosztów można uznać za konieczny z punktu widzenia świadczenia tych usług, a zatem może on w sposób uzasadniony zostać uwzględniony przy obliczaniu kwoty rocznego odszkodowania. Jeżeli chodzi o koszty paliwa i olejów mineralnych zużywanych przez same statki, Komisja nie stwierdza występowania jakichkolwiek przesłanek, które świadczyłyby o obniżaniu kosztów wspomnianych paliw i smarów z korzyścią dla przedsiębiorstw regionalnych i na niekorzyść innych przedsiębiorstw działających w sektorze transportu morskiego.

- (129) W celu potwierdzenia, że odszkodowanie spełnia kryterium proporcjonalności, władze włoskie przekazały Komisji analizę rachunków wyników, w podziale na każde połączenie obsługiwane przez przedsiębiorstwa regionalne w okresie ostatnich dziesięciu lat.

- (130) W tym względzie, Komisja zwraca uwagę, po pierwsze, że kwota rocznego odszkodowania obliczana jest w oparciu o przychody operacyjne zrealizowane przez każde przedsiębiorstwo na połączeniach objętych umową o świadczenie usług publicznych, które z kolei pomniejszają deficyt skumulowany odnotowany na wszystkich połączeniach. Taki mechanizm obliczeniowy pozwala na obniżenie kwoty dotacji wypłacanych podmiotom publicznym.
- (131) Zasadniczo, Komisja jest zdania, że dla celów obliczenia rocznego odszkodowania powinny być brane pod uwagę wyłącznie koszty powiązane w sposób bezpośredni z wykonywaniem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, określonych uprzednio przez władze włoskie. W tym względzie, Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwa regionalne świadczą wyłącznie usługi rozkładowe określone w różnych planach pięcioletnich, zarówno ze względu na regularność i częstotliwość połączeń, jak i zdolności przewozowe.
- (132) Jeżeli chodzi o usługi świadczone przez przedsiębiorstwa regionalne, w przypadku których zostało potwierdzone uprzednio istnienie porównywalnej konkurencji, konieczne jest ustalenie, czy wynik finansowy na takich usługach był ujemny i został wzięty pod uwagę przy obliczaniu rocznego odszkodowania wypłaconego danemu przedsiębiorstwu.
- (133) W przypadku przedsiębiorstwa Adriatica, możemy zaobserwować występowanie porównywalnej konkurencji ze strony innego podmiotu mającego siedzibę w Państwie Członkowskim, na linii Bari/Durazzo (Albania). Niemniej jednak, analiza potwierdziła, że osiągnęte wyniki finansowe są dodatnie, co oznacza, że Adriatica nie korzystała z żadnej dotacji z tytułu świadczenia tych usług.
- (134) Na linii Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patraso, Adriatica podlegała, do 2000 r., w którym połączenie zostało zawieszona, w pełni porównywalnej konkurencji ze strony innych podmiotów mających swoje siedziby w Państwach Członkowskich. Z analizy wyników finansowych wynika, że deficyt netto odnotowany na tym szlaku żeglugowym, został uwzględniony przy obliczaniu rocznego odszkodowania. Jeżeli chodzi o konieczność odszkodowania, Komisja jest zdania (pkt 101), że przedmiotowa linia stanowi szlak o szczególnym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju regionów peryferyjnych Wspólnoty, zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi z 1997 r. Niemniej jednak, zgodnie z uprzednimi ustaleniami Komisji, odszkodowanie nie było konieczne za okres od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r., w którym Adriatica brała udział w zмовie cenowej.
- (135) Jeżeli chodzi o Siremar, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami Komisji (pkt 105), żaden z podmiotów prywatnych działających na rynkach lokalnych obsługiwanych przez podmiot publiczny, nie świadczy przez cały rok porównywalnych usług, które byłyby w stanie w całości spełnić wymogi dotyczące świadczenia usług publicznych przewidziane w planach pięcioletnich.
- (136) W odniesieniu do Saremar, Komisja stwierdziła (pkt 112), że obecny na połączeniu „Santa Teresa/Bonifacio” konkurent w postaci podmiotu prywatnego nie spełnia wymogów dotyczących regularności i ciągłości świadczonych usług przewidzianych przez władze włoskie. Ponadto, w odniesieniu do dwóch połączeń kabotażowych, na których występuje konkurencja w postaci krajowych podmiotów prywatnych, Komisja zwróciła uwagę (pkt 113), że statki podmiotów prywatnych konkurujących z Saremar nie spełniają wymogów określonych przez władze włoskie, dotyczących maksymalnego wieku statków.
- (137) Jeżeli chodzi o Toremar, Komisja stwierdziła (pkt 114–116), że podmiot prywatny prowadzący działalność konkurencyjną na połączeniu łączącym Toskanię z wyspą Elbą, nie spełnia wymogów określonych przez władze włoskie, dotyczących maksymalnego wieku statków.
- (138) W przypadku Caremar, porównywalna konkurencja ze strony prywatnych podmiotów włoskich skupia się na połączeniach „Kapri/Neapol”, „Procida/Neapol”, „Ischia/Neapol”, ograniczając się do segmentu szybkich przewozów osób. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że połączenia te, generujące łącznie ujemny wynik finansowy, zostały uwzględnione przy kalkulacji rocznego odszkodowania.

- (139) Komisja stwierdziła również, że w przypadku przedsiębiorstw regionalnych, koszt związany z świadczeniem usług publicznych nie został określony w oparciu o procedurę zamówień publicznych, która pozwoliłaby na określenie kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem tych usług. W związku z powyższym, Komisja musi ustalić koszty, które powinny zostać uwzględnione przy obliczaniu odszkodowania, a zatem koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa koncesjonariuszy, bezpośrednio powiązane ze świadczeniem usług publicznych i stanowiące w tym względzie konieczne minimum. W tej kwestii, Komisja stwierdza, zgodnie z tym, co zostało przedstawione w powyższych tabelach, że składniki kosztu uwzględnianie przez przedsiębiorstwa regionalne, pokrywają się ze składnikami kosztu wziętymi pod uwagę przez Tirrenia di Navigazione⁽⁴⁹⁾. Struktura kosztów określona w umowach o świadczenie usług publicznych jest zatem identyczna. W decyzji dotyczącej spółki Tirrenia di Navigazione Komisja uznała, że składniki kosztu były bezpośrednio powiązane ze świadczeniem usług publicznych i stanowiły w tym względzie niezbędne minimum.
- (140) W poniższych tabelach przedstawiono dane poszczególnych przedsiębiorstw regionalnych dotyczące dynamiki kosztów⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Składniki kosztu	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Prowizje agencyjne, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Opłaty portowe, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Koszty finansowe netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Składniki kosztu	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Prowizje agencyjne, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Opłaty portowe, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Koszty finansowe netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ Decyzja 2001/851/WE, patrz: przypis 5.

⁽⁵⁰⁾ Dane na podst. opracowania Price Waterhouse e Coopers, patrz: przypis 13.

TOREMAR

Składniki kosztu	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Prowizje agencyjne, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Opłaty portowe, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Koszty finansowe netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Składniki kosztu	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Prowizje agencyjne, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Opłaty portowe, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Koszty finansowe netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Składniki kosztu	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Prowizje agencyjne, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Opłaty portowe, itp.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Koszty finansowe netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że dynamika poszczególnych składników kosztu poniesionego przez przedsiębiorstwa regionalne, wynika przede wszystkim z czynników zewnętrznych w stosunku do tych przedsiębiorstw, takich jak inflacja oraz zmiany stóp procentowych. Poniższa tabela ilustruje taką tendencję:

Rok	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Zmiany inflacji (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Krótkoterminowe stopy procentowe	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Średnio i długoterminowe stopy procentowe	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Oficjalny wskaźnik inflacji ISTAT.

- Zmiany kwoty odszkodowania wypłaconego przedsiębiorstwom regionalnym są związane bezpośrednio z dynamiką kosztów wykazywaną przez poszczególne przedsiębiorstwa, ukazaną powyżej, oraz dynamiką przychodów (patrz: tabele w pkt. 43), które ze swojej strony podlegają czynnikom zewnętrznym (np. inflacji). W świetle danych zamieszczonych w tabelach, można zauważyć, że wzrost kosztów zarejestrowany przez przedsiębiorstwa regionalne utrzymuje się, w ujęciu całociowym, na poziomie niższym niż skumulowana zmiana stopy inflacji za okres od 1992 do 2000 r.
- (142) Dla każdego przedsiębiorstwa inne czynniki decydują o dynamice kosztów, a co za tym idzie, o zmianach wysokości odszkodowania.
- (143) W przypadku spółki Adriatica, połączenia międzynarodowe z Jugosławią, Chorwacją i Albanią podlegały istotnym zmianom pod względem natężenia ruchu, w każdym roku, w zależności od sytuacji politycznej w regionie. Ponadto, zawieszenie w 1999 r. połączeń z Grecją przyczyniło się do znacznego obniżenia kosztów operacyjnych⁽⁵¹⁾.
- (144) W przypadku Saremar, relatywna stabilność kosztów operacyjnych zarejestrowana w okresie między 1992 a 2000 r. wynika z natury usług świadczonych przez przedsiębiorstwo – obejmujących zasadniczo usługi kabotażowe między Sycylią a otaczającymi ją wyspami – które przede wszystkim spełniają potrzeby lokalnej społeczności, nie podlegając z tego względu silnym wahaniom podaży i popytu.
- (145) Podobne wnioski należy wyciągnąć w przypadku przedsiębiorstwa Toremar, które utrzymuje połączenia lokalne z archipelagiem wysp należących do Toskanii, mało wrażliwe na wahania podaży i popytu.
- (146) Jeżeli chodzi o Siremar i Caremar, wzrostowi kosztów operacyjnych towarzyszy równoległy wzrost przychodów z eksploatacji połączeń obsługiwanych przez obydwie spółki. Wzrost przychodów, bardziej wyraźny w przypadku spółki Caremar, umożliwił utrzymanie kwoty rocznej dotacji na relatywnie stałym poziomie (patrz: tabele w pkt. 43).
- (147) Jeżeli chodzi o stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, Komisja zauważa, że wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego⁽⁵²⁾ zakładają, że dotacja wypłacona tytułem odszkodowania za świadczenie usług publicznych, powinna uwzględniać „zwrot z zainwestowanego kapitału w racjonalnym wymiarze”, co ma miejsce w rozpatrywanym przypadku. Ponadto, zgodnie z orzecznictwem wspólnotowym, usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym powinny być świadczone w warunkach ekonomicznie dopuszczalnych⁽⁵³⁾ a odszkodowanie z tytułu wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych może zawierać marżę zysku utrzymaną na racjonalnym poziomie⁽⁵⁴⁾. W omawianym przypadku, Komisja przypomina, że stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału waha się, w zależności od okresu, od 12,5 % w 1992 r. do 5,1 % w 2000 r. Poszczególne elementy zainwestowanego kapitału zostały dokładnie zdefiniowane w umowach o świadczenie usług publicznych, a stopy zwrotu zostały określone na podstawie stóp rynkowych, zapewniając w ten sposób odpowiedni zwrot z każdego zainwestowanego składnika kapitału. W powyższym świetle, można stwierdzić, że stopa zwrotu została ustalona na racjonalnym poziomie.

⁽⁵¹⁾ W 1998 r. przedsiębiorstwo odnotowało skumulowany deficyt netto w wysokości 12 216 mld ITL na połączeniach z Grecją.

⁽⁵²⁾ DZ.U. C 205 z 5.7.1997, str. 5.

⁽⁵³⁾ Wyrok Trybunału w sprawie C-320/91 *Corbeau*, (Zb.Orz. 1993, str. I-2533).

⁽⁵⁴⁾ Pojęcie pomocy państwa, patrz: wyrok w sprawie *Altmark Trans*, przypis 22.

- (148) Dynamika kosztów i przychodów wykazanych przez przedsiębiorstwa regionalne tłumaczy równoległe zmiany wysokości dotacji wypłaconych na mocy umów zawartych z państwem włoskim. Mając na względzie powyższe i biorąc pod uwagę wcześniejsze ustalenia, Komisja uważa, że kwota deficytu netto odnotowanego przez przedsiębiorstwa regionalne odpowiada sumie podlegającej odszkodowaniu. W związku z powyższym, odszkodowania wypłacone takim przedsiębiorstwom, odpowiadające kwocie deficytu netto powiększonej o zwrot z zainwestowanego kapitału w racjonalnym wymiarze, są proporcjonalne do kosztów dodatkowych związanych z wykonywaniem misji w służbie publicznej powierzonej przedsiębiorstwom.

Wpływ na rozwój wymiany handlowej

Połączenia kabotażowe

- (149) Warunkiem uznania pomocy państwa za zgodną z Traktatem, w myśl art. 86, ust. 2, jest ustalenie, że nie narusza ona rozwoju wymiany handlowej w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty. Komisja zauważa, że art. 4, ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 (rozporządzenie „kabotaż morski”) dopuszcza utrzymanie w mocy istniejących umów o świadczenie usług publicznych aż do czasu ich wygaśnięcia, tj. do dnia 31 grudnia 2008 r.
- (150) Komisja zauważa ponadto, że w większości przypadków, połączenia kabotażowe obsługiwane przez przedsiębiorstwa regionalne łączą niektóre wyspy z najbliższym portem na kontynencie, i są jedynym środkiem zapewniającym ciągłość terytorialną przedmiotowych regionów wyspiarskich. Omawiane rynki jawią się jako rynki lokalne, całkowicie uzależnione od położonego na kontynencie portu przeładunkowego. Ponadto, relatywnie krótki czas przeprawy oraz częstotliwość rejsów w ciągu dnia pozwalają często na porównanie przewozów realizowanych w ramach tych połączeń do transportu naziemnego okolicznościowego.
- (151) Komisja zwraca również uwagę, że pomimo liberalizacji włoskiego rynku kabotażowego od dnia 1 stycznia 1999 r., w większości przypadków, przedsiębiorstwa regionalne, na przedmiotowych rynkach, podlegają konkurencji ze strony podmiotów krajowych, działających na tych rynkach przed wspomnianą wyżej datą.
- (152) Mając powyższe na względzie, Komisja stwierdza, że na rynku kabotażowym, wypłata dotacji wyrównawczych na rzecz przedsiębiorstw regionalnych nie naruszyła dotychczas rozwoju wymiany handlowej w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty. Niemniej jednak, w przyszłości taka dotacja może wpływać na wzmocnienie pozycji przedmiotowych przedsiębiorstw, pozwalając im na wyeliminowanie potencjalnej lub istniejącej konkurencji na rynku, na którym prowadzą swoją działalność. Taki efekt mógłby zostać wywołany, jeżeli w przyszłości w ramach umów, na połączeniach, na których koncentruje się konkurencja ze strony podmiotów prywatnych, zwiększona zostałaby zdolność przewozowa oferowana przez przedsiębiorstwa regionalne w ramach umów o świadczenie usług publicznych.
- (153) Odnośnie tej kwestii, jeżeli chodzi o połączenia kabotażowe, na których występuje konkurencja ze strony podmiotów prywatnych, z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że w momencie liberalizacji rynku kabotażowego:
- Adriatica posiadała, jeżeli chodzi o połączenia z i między wyspami archipelagu Tremiti, 44 % udziału w rynku przewozów osób. Na połączeniach łączących kontynent z Sycylią, w segmencie przewozu towarowego, oferta spółki Adriatica stanowiła ok. 33 % kompleksowej oferty na szlaku „Genua/Termini Imerese”⁽⁵⁵⁾ oraz 60 % na szlaku „Ravenna/Catania”. Komisja zauważa, że dominująca pozycja przedsiębiorstwa Adriatica na tej ostatniej trasie, nie przeszkodziła w wejściu na ten rynek w 2001 nowego podmiotu prywatnego,
 - spółka Siremar posiadała ok. 58 % udziału w rynku przewozów osób w rejonie archipelagu wysp Eolskich, oraz 52 % udziału w tym samym rynku (połączenia szybkie) w rejonie archipelagu wysp Egadyjskich,
 - oferta przedsiębiorstwa Saremar stanowiła 59 % kompleksowej oferty w segmencie przewozów osób na połączeniu „La Maddalena/Palau” i 53 % na połączeniu „Carloforte/Calasetta”,
 - oferta spółki Toremar w segmencie przewozów osób stanowiła 60 % kompleksowej oferty na połączeniu „Piombino-Portoferraio” oraz 27 % na połączeniu „Isola del Giglio-Porto Santo Stefano”,

⁽⁵⁵⁾ Porównywalna z połączeniem Genua/Palermo obsługiwany przez podmiot prywatny.

— w segmencie usług transportu szybkiego, przedsiębiorstwo Caremar przewiozło 17 % osób w rejonie Zatoki Neapolitańskiej i 31 % w ramach połączeń z wyspami Pontine.

Z tych samych informacji wynika ponadto, że udział przedsiębiorstw regionalnych w rynku utrzymywał się na relatywnie stabilnym poziomie przez okres ostatnich dziesięciu lat.

Zobowiązania przyjęte przez władze włoskie

- (154) W piśmie z dnia 29 października 2003 r. (wpisanym do dziennika z datą 31 października 2003 r. pod nr A/33506), władze włoskie obwiązały się, w okresie 2005–2008 r., do niewypłacania żadnego odszkodowania z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz spółki Caremar w celu pokrycia deficytu operacyjnego netto odnotowanego na obsłudze połączenia szybkiego „Neapol-Kapri”. W konsekwencji takie połączenie zostanie wyłączone z oferty spółki Caremar.
- (155) W tym samym piśmie, władze włoskie zobowiązały się również, w odniesieniu do tego samego okresu 2005–2008 r., do ograniczenia łącznej oferty w segmencie przewozów osób realizowanych przez jednostki szybkie (wodoloty i katamarany) na połączeniu „Neapol-Procida-Ischia”. Zgodnie ze zobowiązaniami, które przyjęły na siebie władze włoskie, obniżenie zdolności przewozowej polegać będzie na ograniczeniu liczby miejsc oferowanych na różnych jednostkach pływających eksploatowanych przez Caremar w ramach obsługi tego połączenia. Przewiduje się, że liczba miejsc zostanie ograniczona z 1 142 260 do 633 200 w okresie zimowym oraz z 683 200 do 520 400 w okresie letnim, przy jednoczesnym utrzymaniu aktualnej liczby rejsów, w celu zapewnienia swobody ruchu mieszkańcom wysp. Według szacunków władz włoskich, łączne ograniczenie zdolności przewozowej będzie wynosiło ok. 45 % w okresie zimowym i ok. 24 % w okresie letnim. W piśmie z dnia 17 lutego 2004 r. (wpisanym do dziennika pod nr A/13405/04), władze krajowe sprecyzowały, że obniżenie zdolności przewozowej dotyczy tras turystycznych, na których konkurencja jest w stanie oferować porównywalne usługi. W tym samym piśmie, władze włoskie zobowiązały się ponadto do prowadzenia oddzielnych ksiąg rachunkowych dla połączeń obsługiwanych w ramach świadczenia usług użyteczności publicznej.
- (156) W związku ze zobowiązaniem do całkowitego zawieszenia usług oferowanych przez Caremar w ramach połączenia szybkiego „Neapol-Kapri”, przewiduje się, że obniżenie całkowitej zdolności przewozowej w rejonie Wysp Partenopejskich wyniesie 65 % w okresie zimowym i 49 % w okresie letnim.
- (157) Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami (pkt 117–122), usługi oferowane przez przedsiębiorstwo Caremar w ramach tych dwóch połączeń są porównywalne z ofertą krajowych podmiotów prywatnych działających od dłuższego czasu w rejonie Zatoki Neapolitańskiej, bez korzystania z dotacji równoważnych odszkodowaniu wypłacanemu spółce Caremar.
- (158) Komisja stwierdza, że w związku z przyjętymi zobowiązaniami, władze włoskie, z jednej strony, wprowadzą przejrzysty system rachunkowości, a z drugiej strony, doprowadzą do znacznego obniżenia udziału spółki Caremar w rynku połączeń kabotażowych w rejonie Zatoki Neapolitańskiej. W świetle powyższych ustaleń, i biorąc pod uwagę fakt, że zobowiązania pomiotów prywatnych wobec władz regionu Kampania nie mają charakteru umowy o świadczenie usług publicznych, pociągającej za sobą formalny obowiązek zapewnienia przedmiotowych połączeń, zdaniem Komisji, założenie przyjęte przez władze włoskie w sprawie utrzymania minimalnego poziomu obsługi połączeń na omawianych połączeniach, celem zapewnienia ciągłości terytorialnej tych regionów wyspiarskich jest współmierne do rzeczywistych potrzeb.

Połączenia międzynarodowe

- (159) Rynek międzynarodowych połączeń morskich jest w pełni otwarty na konkurencję. Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 4055/86 do międzynarodowych połączeń morskich stosuje się zasada swobody świadczenia usług. W związku z powyższym charakter odszkodowań wypłaconych na rzecz Adriatica i Saremar w celu zapewnienia, w ramach umów o świadczenie usług publicznych, utrzymania opisanych wyżej połączeń (patrz: pkt 90–95), może sprawić, że będą miały one wpływ na istniejącą lub potencjalną konkurencję ze strony innych podmiotów mających siedziby w Państwach Członkowskich. Mając powyższe na względzie, Komisja musi ustalić, czy takie odszkodowania miały bądź nie miały wpływu na wymianę handlową w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty.

(160) W związku z powyższym, w świetle informacji przekazanych przez władze włoskie, Komisja stwierdza, co następuje:

- liczba osób przewiezionych przez Saremar na połączeniu łączącym Korsykę z Sycylią stanowi 4,4 % łącznej liczby osób przewiezionych przez spółkę na wszystkich obsługiwanych połączeniach oraz 43 % ogólnej liczby osób przewiezionych na tej trasie (pozostałe 57 % w gestii konkurenta w postaci podmiotu prywatnego). Udział w rynku utrzymuje się zatem praktycznie na niezmiennym poziomie od momentu wejścia w życie umowy o świadczenie usług publicznych.

Mając na względzie cechy charakterystyczne tego połączenia (patrz: pkt 91–93), w szczególności jego wyłącznie lokalny zasięg i małe perspektywy rozwoju, Komisja uważa, że odszkodowania wypłacone spółce Saremar z tytułu obsługi przedmiotowego połączenia nie wpływają na wymianę handlową w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty,

- na trasie Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patraso, w 1999 r., tj. w ostatnim roku, funkcjonowania tego połączenia, Adriatica wykonała 140 rejsów, przewożąc 10 % ogólnej liczby osób na tej linii. W 1998 r. Adriatica posiadała na tej trasie żeglugaowej 12 % udziału w rynku przewozów mieszanych.

Mając na względzie cechy charakterystyczne tego połączenia (patrz: pkt 94), Komisja uważa, że odszkodowania wypłacone spółce Adriatica z tytułu obsługi przedmiotowego połączenia nie wpływają na wymianę handlową w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty.

Nie można dojść do takich samych wniosków w odniesieniu do okresu między styczniem 1992 r. a lipcem 1994 r., kiedy spółka Adriatica razem ze swoimi konkurentami zawarła porozumienie, którego przedmiotem było ustalanie cen dla samochodów dostawczych. W omawianym okresie na zakłócenia konkurencji wynikające z otrzymywanej pomocy nałożyły się dodatkowo zakłócenia konkurencji wynikające z takiej zmywy cenowej. Mając na względzie cechy charakterystyczne omawianego połączenia, zмова w sprawie danej kategorii cen doprowadziła do zniekształcenia całości oferowanych usług. W świetle powyższych ustaleń, bez względu na argumentację strony włoskiej, która zresztą została zakwestionowana powyżej (patrz: pkt 94, lit. a), Komisja stwierdza, że pomoc naruszyła wymianę handlową w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty, i z tego względu musi zostać uznana za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

Inwestycje przewidziane w planach pięcioletnich i w planie przemysłowym

(161) Jeżeli chodzi o inwestycje przewidziane w planach pięcioletnich, w decyzji o wszczęciu procedury dochodzeniowej, Komisja wyraziła swoje wątpliwości dotyczące zasad finansowania inwestycji niezbędnych z punktu widzenia świadczenia usług korzystających z dotacji na mocy umów o świadczenie usług publicznych z 1991 r. Komisja, w szczególności, zamierzała ustalić w jakim stopniu koszty zakupu statków oraz ich amortyzacji były uwzględniane przy kalkulacji rocznego odszkodowania. Ponadto, fakt zapewnienia przedsiębiorstwom regionalnym do 2008 r. wypłaty dotacji uwzględniającej koszty amortyzacji floty stanowi okoliczność, która zdaniem Komisji, może być przyrównana do niejawnego gwarancji ze strony państwa włoskiego, umożliwiającej podmiotowi publicznemu uniknięcie ryzyka gospodarczego związanego z jakąkolwiek inwestycją.

(162) Po pierwsze, należy przypomnieć, że zgodnie z postanowieniami umów o świadczenie usług publicznych, przedsiębiorstwa regionalne zobowiązane są do eksploatacji, na subwencjonowanych połączeniach, statków, których wiek nie przekracza 20 lat i które stanowią ich własność, o ile władze publiczne nie ustanowią inaczej w drodze odstępstwa. Taki wymóg, który stanowi zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych, doprowadził w okresie ostatnich lat do wymiany znacznej części floty przez przedsiębiorstwa regionalne, kierujące się w tych działaniach wiekiem osiągniętym przez statki eksploatowane na połączeniach objętych planem pięcioletnim 1990–1994 r. Ponadto, rodzaj statków, eksploatowanych na poszczególnych połączeniach przez przedsiębiorstwa regionalne określa dekret ministerialny, zatwierdzający lub wprowadzający zmiany do każdego planu pięcioletniego. Zakup nowej jednostki pływającej – podobnie, jak zbycie lub wycofanie z użytkowania starych jednostek – musi zostać zatwierdzony w drodze dekretu ministerialnego, który dodatkowo określa dokładnie przeznaczenie takiej jednostki pływającej. Inwestycje realizowane przez przedsiębiorstwa regionalne muszą ponadto wpisywać się w ogólną strategię rozwoju usług świadczonych przez te przedsiębiorstwa w pięcioletnim okresie referencyjnym, która została zawarta w planie pięcioletnim, zatwierdzonym przez władze publiczne

- (163) Mając na względzie specyfikę uwarunkowań, Komisja ustaliła, czy w dwóch minionych okresach pięcioletnich (1990–1994 i 1995–1999), koszty poniesione w związku z nabyciem nowych jednostek pływających oraz koszty amortyzacji statków eksploatowanych przez przedsiębiorstwa regionalne na połączeniach objętych usługami publicznymi są zgodne, z jednej strony, z wymogami ustalonymi przez władze włoskie, i z drugiej strony, czy zostały ujęte w sposób proporcjonalny w kalkulacji rocznego odszkodowania. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, 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.
- (164) Jeżeli chodzi o koszty zakupu nowych jednostek pływających, z tych samych informacji wynika, że źródło finansowania zakupów stanowiły częściowo środki własne każdego przedsiębiorstwa i, częściowo, pożyczki bankowe. Ponadto stwierdzono, że oprocentowanie udzielone przez instytucje finansujące odpowiada oprocentowaniu, które zostało uzgodnione w tym samym czasie dla innych, podobnej wielkości podmiotów gospodarczych, realizujących porównywalne obroty i działających w innych sektorach gospodarki⁽⁵⁶⁾. Ponadto stwierdzono, że przedsiębiorstwa regionalne nie korzystały z jakiegokolwiek bezpośredniej gwarancji udzielonej przez państwo, 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 gospodarczy. Taka korzyść – która może zostać przyrównana do niejawnego gwarancji⁽⁵⁷⁾ i stanowić zatem pomoc Państwa w rozumieniu art. 87, ust. 1 Traktatu – stanowi jednakże specyfikę systemu ustanowionego przez umowy zawarte na okres 20 lat, przed wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 3577/92 i wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy dla transportu morskiego z 1997 r.⁽⁵⁸⁾, zastąpionych później przez wytyczne wspólnotowe z 2004 r.⁽⁵⁹⁾ Ponadto, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, nowe statki zakupione przez przedsiębiorstwa regionalne w ramach umów o świadczenie usług publicznych są przeznaczone wyłącznie do obsługi połączeń rozkładowych, przewidzianych w planach pięcioletnich. W konsekwencji, korzyść ta, stanowiąca integralny element umowy o świadczenie usług publicznych, może skorzystać z odstępstwa, o którym mowa w art. 86, ust. 2 Traktatu.
- (165) Odnośnie kosztów amortyzacji statków eksploatowanych przez przedsiębiorstwa regionalne na połączeniach objętych planami pięcioletnimi, Komisja stwierdza, że stanowią one jeden ze składników kosztu, które, zgodnie z art. 5 umowy, uwzględniane są przy obliczaniu kwoty rocznej dotacji. Amortyzacja obliczana jest metodą liniową przez okres 20 lat, z wyjątkiem jednostek szybkich, dla których okres amortyzacji wynosi 15 lat. Ponieważ amortyzacja statków eksploatowanych w celu utrzymania połączeń uznanych przez władze włoskie za połączenia w interesie ogólnym, obliczana jest zgodnie z kryteriami przewidzianymi w umowie o świadczenie usług publicznych, oraz mając na względzie fakt, że analiza kont analitycznych prowadzonych dla tych połączeń nie ujawniła, przez okres omawianych dwóch pięcioleci, żadnych przypadków zawyżenia odszkodowania z tego tytułu, Komisja uważa, że mechanizm stworzony przez umowę, przewidujący uwzględnienie amortyzacji statków przy kalkulacji rocznego odszkodowania może być dopuszczalny w rozumieniu art. 86, ust. 2 Traktatu. Warunkiem świadczenia usług w interesie ogólnym jest użytkowanie statków, których rodzaj i zdolności przewozowe zostały uprzednio określone przez władze publiczne, i których amortyzacja może zatem stanowić element kalkulacji wysokości rocznego odszkodowania, pod warunkiem, że przedmiotowe statki zostały zakupione przez przedsiębiorstwo na normalnych warunkach rynkowych, w celu wywiązania się z powierzonej mu misji i są eksploatowane wyłącznie w ramach świadczenia regularnych usług transportowych na trasach określonych w umowie o świadczenie usług publicznych. W przypadku przedsiębiorstw regionalnych, Komisja stwierdza, że wszystkie omawiane statki są wykorzystywane wyłącznie dla celów świadczenia usług rozkładowych uznanych za usługi wykonywane w interesie ogólnym, a zatem ich amortyzacja może zostać w całości uwzględniona przy kalkulacji wysokości rocznego odszkodowania. Podobne ustalenia mają zastosowanie dla inwestycji niezbędnych z punktu widzenia świadczenia usług przewidzianych przez władze włoskie na pięciolecie 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.
- (166) Jeżeli chodzi o dodatkowe inwestycje przewidziane w planie przemysłowym na okres 1999–2002, należy przypomnieć, że wdrażanie tego planu zostało zawieszona w następstwie wszczęcia postępowania.

⁽⁵⁶⁾ Np. niedawny zakup dwóch jednostek szybkich został sfinansowany w 1999 r. przez Banco di Napoli, który udzielił kredytu w wysokości 160 mld ITL na okres 10 lat. Oprocentowanie kredytu – zmienne, Euribor 6M plus marża banku w wysokości 0,40%. Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że ta sama instytucja finansująca, w tym samym okresie udzieliła innym kredytów, innym dużym przedsiębiorstwom, na warunkach praktycznie identycznych.

⁽⁵⁷⁾ Patrz: komunikat Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji (Dz.U. C 71 z 11.3.2000, str. 14).

⁽⁵⁸⁾ Patrz: przypis 39.

⁽⁵⁹⁾ Patrz: przypis 39.

Zgodność z innymi przepisami prawa wspólnotowego

- (167) Zgodnie ze stałą wykładnią, z ogólnej wymowy Traktatu wynika, że postępowanie, o którym mowa w art. 88 nie może w żadnym wypadku przynieść rezultatów sprzecznych z konkretnymi postanowieniami Traktatu. W związku z powyższym, Komisja nie może uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem pomocy państwa, która ze względu na określone zasady jej przyznawania, jest sprzeczna z konkretnymi postanowieniami Traktatu⁽⁶⁰⁾. Obowiązek Komisji w zakresie przestrzegania spójności między art. 87 i 88 a pozostałymi postanowieniami zawartymi w Traktacie istnieje w szczególności, jeżeli inne postanowienia dotyczą, jak ma to miejsce w rozpatrywanym przypadku, niezakłócania konkurencji na wspólnym rynku. Przyjmując decyzję o zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem, Komisja nie może zignorować kwestii zagrożenia dla konkurencji na wspólnym rynku ze strony poszczególnych podmiotów gospodarczych⁽⁶¹⁾.
- (168) Jak już wspomniano, w okresie między styczniem 1992 r. a lipcem 1994 r. Adriatica brała udział w zmwowie, której przedmiotem było ustalanie cen dla przewozów samochodów ciężarowych na połączeniu Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patraso, naruszając tym samym art. 81⁽⁶²⁾, dokładnie w czasie, w którym korzystała z pomocy z tytułu obsługi tego połączenia. Taka zmowa, jak już wspomniano, prowadziła do zakłócenia konkurencji w odniesieniu do całości oferowanych usług. Mając na względzie związek pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a otrzymaną pomocą, oraz skumulowane zakłócenia konkurencji wynikające z połączenia tych dwóch elementów, bez względu na argumentację strony włoskiej, która zresztą została zakwestionowana powyżej (patrz: pkt 94, lit. a), Komisja uważa, że również z tego względu, przedmiotowa pomoc powinna zostać uznana za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

Funkcjonowanie systemu odszkodowań w przyszłości

- (169) Komisja zauważa, że aktualnie obowiązujący system odszkodowań będzie obowiązywał do 2008 r. Po tym terminie, wypłata odszkodowań z tytułu świadczonych usług będzie uzależniona od spełnienia wymogów wynikających z rozporządzenia (WE) nr 3577/92⁽⁶³⁾ oraz przepisów prawa wspólnotowego dotyczących zamówień publicznych i koncesjonowanych usług.
- (170) W odniesieniu do pozostałego okresu obowiązywania aktualnego systemu odszkodowań, Komisja uznaje za konieczne nałożyć dwa warunki, mające na celu zapewnienie zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem oraz ułatwienie procesu monitorowania. Z jednej strony, Komisja uznaje za konieczne, aby w okresie 2004-2008 wszystkie przedsiębiorstwa regionalne prowadziły odrębne księgi rachunkowe dla działalności prowadzonej w służbie publicznej na każdym z omawianych połączeń. Jeżeli chodzi o spółkę Caremar, Komisja stwierdza, że w piśmie z dnia 17 lutego 2004 r. (wpisanym do dziennika pod nr A/13405/04), władze włoskie przyjęły na siebie zobowiązanie w tej kwestii. Ponadto, wszelkie zmiany długotrwałe, częściowe lub kompleksowe dotyczące poziomu usług świadczonych przez Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar i Caremar, które pociągałyby za sobą zwiększenie pomocy, wymagają uprzedniego powiadomienia Komisji.

VI. WNIOSKI

- (171) Na podstawie ustaleń, o których mowa powyżej, Komisja stwierdza, że nie istnieją żadne wątpliwości dotyczące zgodności ze wspólnym rynkiem pomocy wypłaconej przedsiębiorstwom regionalnym począwszy od stycznia 1992 na mocy umów zawartych w 1991 r., za wyjątkiem pomocy wypłaconej na rzecz Adriatica za okres od stycznia 1992 r. do lipca 1994 r. z tytułu obsługi połączenia Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patraso, która jest niezgodna ze wspólnym rynkiem z trzech powodów, przy czym każdy z nich stanowi powód wystarczający dla uzasadnienia takiego wniosku: po pierwsze, nie spełnia rzeczywistej potrzeby użyteczności publicznej; po drugie, narusza rozwój wymiany handlowej w sposób sprzeczny z interesem Wspólnoty; po trzecie, jest ściśle powiązana z porozumieniem zakazanym w myśl art. 81 Traktatu WE. Zgodnie ze stałą wykładnią oraz art. 14

⁽⁶⁰⁾ Patrz: wyrok Trybunału w sprawie C-73/79 *Komisja przeciwko Republice Włoskiej*, (Zb.Orz. 1980, str. I-1533, pkt 11); wyrok Trybunału w sprawie C-225/91, *Matra przeciwko Komisji*, (Zb.Orz. 1993, str. I-3203, pkt 41); wyrok Trybunału w sprawie C-156/98 *Niemcy przeciwko Komisji* (Zb.Orz. 2000, str. I-6857, pkt 78).

⁽⁶¹⁾ Wyrok w sprawie *Matra*, patrz: przypis 61, pkt 42 i 43.

⁽⁶²⁾ 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, str. 24), potwierdzona w tym zakresie przez wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie T-61/99, *Adriatica di Navigazione przeciwko Komisji* (dotychczas nieopublikowany).

⁽⁶³⁾ Zgodnie z interpretacją przekazaną przez Komisję w komunikacie C(2004)43 ost. – Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego, patrz: przypis 39.

rozporządzenia (WE) nr 659/99, taka pomoc podlega windykacji, o ile nie jest to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego. W przedmiotowym przypadku, Komisja stwierdza, że żadna z zasad nie sprzeciwia się windykacji pomocy, a dodatkowo, w szczególności, że spółka Adriatica nie mogła w sposób racjonalny zakładać korzystania z pomocy, biorąc jednocześnie udział w zмовie z własną konkurencją. Ewentualne trudności związane z windykacją pomocy nie mają w żadnym stopniu charakteru wyjątkowości. Dlatego Włochy podejmą wszystkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta.

- (172) 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,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

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.
2. 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.
3. 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.

4. 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

1. 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.
2. 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

1. 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.

2. W nieprzekraczalnym terminie do dnia 1 września 2004 r., Włochy zobowiązują się do:
- zawieszenia wypłat pomocy na rzecz spółki Caremar z tytułu świadczenia regularnych usług w segmencie szybkich przewozów osób na linii „Neapol-Kapri”;
 - 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;
 - 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;
 - prowadzenia oddzielnych ksiąg rachunkowych dla poszczególnych obsługiwanych 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.

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.

Artykuł 6

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji, Włochy powiadomią Komisję o zakresie podjętych kroków zmierzających do dostosowania się do postanowień niniejszej decyzji.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 marca 2004 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodniczący