



#### Spis treści

#### II Akty o charakterze nieustawodawczym

##### ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/258 z dnia 21 lutego 2018 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 725/2011 w celu dostosowania do zmian w regulacyjnej procedurze badań i uproszczenia administracyjnych procedur składania wniosków i wydawania świadectw <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/259 z dnia 21 lutego 2018 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 427/2014 w celu dostosowania do zmian w regulacyjnej procedurze badań i uproszczenia administracyjnych procedur składania wniosków i wydawania świadectw <sup>(1)</sup> ..... 9
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/260 z dnia 21 lutego 2018 r. kończące dochodzenie dotyczące możliwego obejścia środków antydumpingowych wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 1008/2011, zmienionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013, na przywóz ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, poprzez przywóz wysyłany z Wietnamu, zgłoszony lub niezgłoszony jako pochodzący z Wietnamu ..... 16

##### DECYZJE

- ★ Decyzja Komisji (UE) 2018/261 z dnia 22 stycznia 2014 r. w sprawie środków pomocy SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) wdrożonych przez region Sardynii na rzecz spółki Saremar (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 9101) <sup>(1)</sup> ..... 22
- ★ Decyzja Komisji (UE) 2018/262 z dnia 14 lutego 2018 r. w sprawie proponowanej inicjatywy obywatelskiej „We are a welcoming Europe, let us help!” (notyfikowana jako dokument nr C(2018) 895) ..... 64
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/263 z dnia 20 lutego 2018 r. zmieniająca decyzję wykonawczą 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich (notyfikowana jako dokument nr C(2018) 889) <sup>(1)</sup> ..... 66

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG.



## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/258

z dnia 21 lutego 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 725/2011 w celu dostosowania do zmian w regulacyjnej procedurze badań i uproszczenia administracyjnych procedur składania wniosków i wydawania świadectw**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 12 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP) określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 <sup>(2)</sup> została przyjęta przez Komisję w dniu 1 czerwca 2017 r. WLTP zastępuje nowy europejski cykl jezdny (NEDC) określony w załączniku XII do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 <sup>(3)</sup>. Od 2021 r. zgodność z celami w zakresie emisji CO<sub>2</sub> określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 należy weryfikować na podstawie emisji CO<sub>2</sub> ustalonych zgodnie z procedurą WLTP. Od tej daty również oszczędności emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki ekoinnowacji powinny być ustalane z odniesieniem do WLTP.
- (2) Aby odzwierciedlić zmianę w regulacyjnej procedurze badań oraz uwzględnić procedurę skorelowania wartości CO<sub>2</sub> WLTP z odpowiednimi wartościami CO<sub>2</sub> NEDC określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 <sup>(4)</sup> należy zmienić rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 <sup>(5)</sup>.
- (3) Aby zapewnić płynne przejście z NEDC na WLTP, należy umożliwić składanie wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji z odniesieniem do NEDC do dnia 31 grudnia 2019 r., a z odniesieniem do WLTP – od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 26 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

- (4) Chociaż Komisja zatwierdziła ponad dwadzieścia ekoinnowacji, liczba przypadków wprowadzenia tych technologii przez producentów pojazdów we flocie pojazdów w Unii Europejskiej do 2017 r. była dość ograniczona. Aby bardziej upowszechnić wprowadzanie tych technologii i uzyskać najwyższy potencjał redukcji emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych, należy uprościć procedurę zatwierdzania i poświadczania.
- (5) Obniżenie progu oszczędności do 0,5 g CO<sub>2</sub>/km może wpłynąć na bardziej powszechne wprowadzanie innowacyjnych technologii umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>. Aby jednak zagwarantować, że oszczędności w zakresie emisji CO<sub>2</sub> zostaną rzeczywiście osiągnięte, konieczne jest ich bardzo dokładne określenie. Należy zatem ocenić i określić ilościowo niepewność, która wiąże się z metodami stosowanymi do wykazywania oszczędności, oraz uwzględnić tę niepewność przy poświadczaniu oszczędności CO<sub>2</sub> przez organ udzielający homologacji. Należy połączyć zmianę progu oszczędności z wprowadzeniem WLTP – w konsekwencji nowy próg powinien obowiązywać w przypadku wniosków złożonych z odniesieniem do WLTP.
- (6) Do celów wykazania oszczędności CO<sub>2</sub> badanie komponentów powinno być możliwe w przypadkach gdy oszczędności są niezależne od pojazdu, co pozwoli zwiększyć dokładność i uprościć sposób określania oszczędności CO<sub>2</sub>.
- (7) Aby uprościć procedurę poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub>, w swoim wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji wnioskodawca powinien mieć możliwość zaproponowania – oprócz szczegółowej metodologii testów do celów określenia oszczędności – uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>. W przypadku stosowania takich uproszczonych metod lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub> oszczędności poświadczane przez organy udzielające homologacji powinny być określone w sposób zachowawczy, odzwierciedlający najniższy wykazany poziom oszczędności.
- (8) Technologia, która od pewnego czasu jest już powszechnie dostępna na rynku, nie może być uznana za innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i nie powinna kwalifikować się jako ekoinnowacja. W celu stworzenia odpowiednich zachęt należy zastąpić rok referencyjny 2009 dynamicznym rokiem referencyjnym, który stanowiłby poziom bazowy do określania innowacyjności technologii. Nowy dynamiczny rok referencyjny miałby zastosowanie do wniosków składanych od dnia 1 stycznia 2020 r.
- (9) W przypadku gdy Komisja stwierdzi, na podstawie doświadczenia zdobytego w ramach oceny różnych technologii innowacyjnych o tych samych cechach, że w zadowalający lub definitywny sposób wykazano, iż technologie te spełniają kryteria kwalifikowalności, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, lub w przypadku gdy technologia innowacyjna jest niezależna od parametrów pojazdu specyficznych dla danego producenta, powinna istnieć możliwość zatwierdzenia tej technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji w drodze decyzji, która dałaby wszystkim producentom możliwość poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub> na podstawie tej decyzji, o ile spełnione są określone w niej warunki.
- (10) Niektóre technologie innowacyjne wymagają silnych podstaw statystycznych dla poparcia założeń przedstawionych we wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji oraz parametrów zaproponowanych w metodologii testów. Aby uzyskać jak najobszerniejsze zbiory danych, należy umożliwić grupom producentów lub dostawców wspólne składanie wniosków. W takich przypadkach grupy powinny mieć możliwość składania wniosków zawierających kilka sprawozdań weryfikujących, jeżeli jest to konieczne dla zachowania poufności lub ze względów związanych z konkurencją.
- (11) Aby zagwarantować, że poświadczane oszczędności CO<sub>2</sub>, które producenci stosują do celów uzyskania zgodności z wartościami docelowymi są prawidłowe, Komisja powinna mieć możliwość szybkiej reakcji i powiadomienia producentów, jeżeli stwierdzi jakiegokolwiek mogące wpłynąć na poziom poświadczonych oszczędności odstępstwa lub niezgodności w metodologii testów lub technologii innowacyjnej bądź zostanie o nich poinformowana.
- (12) Doświadczenie pokazuje, że konieczne może być zmodyfikowanie metodologii testów określonych w decyzjach w sprawie zatwierdzenia ekoinnowacji, m.in. w celu uwzględnienia postępu technicznego lub rozszerzenia zakresu decyzji zatwierdzającej na szerszą gamę pojazdów. W związku z tym zarówno pierwotny wnioskodawca, jak i Komisja, powinni mieć możliwość inicjowania zmian tych decyzji.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 725/2011.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 725/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do technologii można złożyć wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli spełnione są następujące warunki:”;

b) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) została zastosowana w co najwyżej 3 % wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2009 r. w przypadku wniosków złożonych do dnia 31 grudnia 2019 r. lub w co najwyżej 3 % wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w roku n-4, gdzie „n” oznacza rok złożenia wniosku, w przypadku wniosków złożonych od dnia 1 stycznia 2020 r.”;

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji można złożyć z odniesieniem do standardowej procedury badania zgodnie z:

a) Nowym europejskim cyklem jezdny, o którym mowa w załączniku XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 do dnia 31 grudnia 2019 r.;

b) Światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich (WLTP), o której mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 (\*) od dnia 14 marca 2018 r.;

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) „wnioskodawca” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, składających wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;”;

(ii) dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) „wnioskujący” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, którzy wnioskują o zmianę decyzji zatwierdzającej technologię innowacyjną jako ekoinnowację.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

**Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji”;**

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji zawiera, co następuje:”;

(ii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) metodologię, która ma być zastosowana w celu wykazania redukcji emisji CO<sub>2</sub> dzięki technologii innowacyjnej, w tym odniesienie do mającej zastosowanie standardowej procedury badania zgodnie z art. 2 ust. 3 lub – w przypadku gdy metodologia ta została już zatwierdzona przez Komisję – odniesienie do tej zatwierdzonej metodologii;”;

(iii) dodaje się lit. ea) w brzmieniu:

„ea) w stosownych przypadkach oraz oprócz metodologii, o której mowa w lit. e), uproszczoną metodę oceny oszczędności CO<sub>2</sub>, które mają zostać poświadczone, lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, których wartość ma być zastosowana do celów poświadczenia wszystkich pojazdów wyposażonych w technologię innowacyjną;”;

(iv) w lit. f) ppkt (i) oraz (ii) otrzymują brzmienie:

„(i) zmniejszenie emisji osiągnięte dzięki technologii innowacyjnej, ustalone zgodnie z lit. e) i, w stosownych przypadkach, lit. ea), mieści się w zakresie odpowiednich wartości progowych określonych w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;

(ii) oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania technologii innowacyjnej nie wchodzą lub tylko częściowo wchodzą w zakres pomiaru CO<sub>2</sub> w ramach standardowej procedury badania, o której mowa w art. 12 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz zgodnie z art. 2 ust. 3 niniejszego rozporządzenia;”;

(v) dodaje się ppkt (iv) w brzmieniu:

„(iv) wartość redukcji emisji CO<sub>2</sub>, która ma zostać przypisana pojazdowi w momencie poświadczenia z zastosowaniem uproszczonej metody oceny lub z wykorzystaniem wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, o których mowa w lit. ea), jest równa lub niższa od wartości redukcji emisji uzyskanej dzięki technologii innowacyjnej, ustalonej z zastosowaniem metodologii testów, o której mowa w lit. e), z uwzględnieniem wszelkich możliwych interakcji z innymi zatwierdzonymi eko-innowacjami.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

**Poziom bazowy i eko-innowacje”;**

b) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) pojazd eko-innowacyjny, który jest wyposażony w technologię innowacyjną lub, w stosownych przypadkach, technologia innowacyjna jako samodzielny komponent;

b) pojazd referencyjny, który nie jest wyposażony w technologię innowacyjną, ale pod każdym innym względem jest identyczny z pojazdem eko-innowacyjnym lub, w stosownych przypadkach, technologia referencyjna jako samodzielny komponent.”;

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeśli wnioskodawca uzna, że informacje, o których mowa w art. 8 i 9, można wykazać w inny sposób niż ten, o którym mowa w ust. 1, wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji zawiera niezbędne informacje uzasadniające taki pogląd oraz opis metodologii zapewniającej równorzędne wyniki.”;

d) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji jest składany z odniesieniem do WLTP, o którym mowa w art. 2 ust. 3 lit. b), pojazd referencyjny jest pojazdem z rodziny interpolacji stanowiącym najgorszy przypadek do celów wykazania oszczędności uzyskanych dzięki eko-innowacji.

W przypadku, o którym mowa w subzałączniku 6 pkt 1.2.3.1 akapit drugi w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 pojazdem referencyjnym jest badany pojazd H.

Wybór pojazdu referencyjnego musi opierać się na mocnych i niezależnych dowodach statystycznych, na podstawie których można dokonać możliwych do sprawdzenia założeń na temat adekwatności i reprezentatywności pojazdu referencyjnego.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy wnioskodawcą jest grupa producentów lub dostawców, zastosowanie mają następujące warunki:

- a) niezależny zatwierdzony organ przeprowadza weryfikacje, o których mowa w ust. 2 lit. a)–e) w odniesieniu do każdego członka grupy składającej wniosek, w stosownych przypadkach, w zależności od treści wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;
- b) w stosownych przypadkach dla zachowania poufności i konkurencyjności członkowie grupy wnioskującej mogą przedstawić kilka sprawozdań weryfikujących w odniesieniu do różnych zbiorów danych w ramach tego samego wniosku.”;

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się lit. ca) w brzmieniu:

„ca) sprawdza, w przypadku określonym w art. 4 ust. 2 lit. ea), czy uproszczona metoda oceny lub wstępnie określone oszczędności CO<sub>2</sub>, o których mowa w tej literze, są właściwe do celów poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub> w odniesieniu do odpowiednich pojazdów, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. d), oraz spełniają minimalne wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. f) ppkt (iv);”;

(ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do celów lit. c) i ca) niezależny zatwierdzony organ dostarcza protokoły badań sporządzone w celu dokonania weryfikacji.”;

c) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W celu poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub> zgodnie z art. 11 na wniosek producenta niezależny zatwierdzony organ sporządza sprawozdanie dotyczące wzajemnego oddziaływania kilku ekoinnowacji zastosowanych w jednym typie pojazdu, jego wariantach, wersji lub, w stosownych przypadkach, rodzinie interpolacji.”;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania metodologii, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, z zastosowania uproszczonej metody oceny, o której mowa w lit. ea) tego artykułu;

b) emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania standardowej procedury badania określonej w art. 2 ust. 3 lit. a) lub b).”;

b) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji złożonych z odniesieniem do art. 2 ust. 3 lit. b), dokonywana jest ocena i kwantyfikacja niepewności do celów określenia oszczędności. Skwantyfikowaną niepewność odejmuje się od łącznej wartości oszczędności.”;

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub> proponowanych zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. ea) ich wartości ustala się na poziomie niższym lub równym łącznej wartości oszczędności ustalonej zgodnie z ust. 2.”;

7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minimalna redukcja, która ma być osiągnięta zgodnie z art. 8 ust. 2 dzięki technologii innowacyjnej wynosi:

a) 1 g CO<sub>2</sub>/km w przypadku wniosków złożonych z odniesieniem do art. 2 ust. 3 lit. a);

b) 0,5 g CO<sub>2</sub>/km w przypadku wniosków złożonych z odniesieniem do art. 2 ust. 3 lit. b).”;

b) w ust. 2 słowa „standardowego cyklu testów” zastępuje się słowami „standardowej procedury badania”;

8) tytuł art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

#### **Ocena wniosku o zatwierdzenie innowacyjnej technologii jako ekoinnowacji”;**

9) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Poświadczony oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania ekoinnowacji wykazane zgodnie z odpowiednią decyzją o zatwierdzeniu technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji podaje się osobno zarówno w dokumentacji homologacji typu, jak i na świadectwie zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, na podstawie testów przeprowadzonych przez służby techniczne zgodnie z art. 11 tej dyrektywy, przy zastosowaniu zatwierdzonej metodologii testów.

Z zastrzeżeniem wymogów określonych w decyzji o zatwierdzeniu skwantyfikowaną niepewność, o której mowa w art. 8 ust. 2, odejmuje się od łącznej wartości oszczędności, które mają zostać poświadczony. W przypadku gdy oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania ekoinnowacji dla danego typu, wariantu, wersji lub, w stosownych przypadkach, rodziny interpolacji są poniżej odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1, oszczędności te nie podlegają poświadczeniu.

W przypadku gdy wstępnie określone oszczędności CO<sub>2</sub>, ustalone zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. ea), są wyszczególnione w decyzji o zatwierdzeniu, odpowiednie wartości wstępnie określonych oszczędności mogą zostać wprowadzone bezpośrednio do dokumentacji homologacji typu, pod warunkiem że organ udzielający homologacji jest w stanie potwierdzić, iż dany pojazd jest wyposażony w daną technologię zgodnie ze specyfikacjami w decyzji o zatwierdzeniu.”;

b) w ust. 4 akapit drugi wartość „1 g CO<sub>2</sub>/km” zastępuje się wartością „0,5 g CO<sub>2</sub>/km”;

10) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Komisja może również powiadomić producenta, w przypadku gdy stwierdzi odstępstwa lub niezgodności w metodologii testów lub w technologii innowacyjnej stojące w sprzeczności z informacjami, które otrzymała we wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji lub zostanie o takich odstępstwach lub niezgodnościach poinformowana.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Producent, którego poświadczony oszczędności CO<sub>2</sub> nie są już uwzględniane, może złożyć wniosek o ponowne poświadczenie przedmiotowych pojazdów zgodnie z procedurą określoną w art. 11 lub może, w stosownych przypadkach, wnieść o zmianę decyzji o zatwierdzeniu zgodnie z art. 12a, przedstawiając dowody wymagane w celu potwierdzenia stosowności metodologii testów oraz poziomu oszczędności CO<sub>2</sub> osiągniętego dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej.”;

11) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Artykuł 12a

#### **Zmiana decyzji zatwierdzającej innowacyjną technologię jako ekoinnowację**

1. Producent lub dostawca, w tym pierwotny wnioskodawca, może złożyć do Komisji wniosek o zmianę obowiązującej decyzji o zatwierdzeniu. Wniosek oraz wszystkie dokumenty uzupełniające należy również złożyć pocztą elektroniczną lub za pomocą elektronicznego nośnika danych lub poprzez umieszczenie na serwerze zarządzanym przez Komisję. Pisemny wniosek zawiera listę dokumentów uzupełniających.



2. Wraz z wnioskiem o zmianę należy przedstawić następujące informacje oraz dowody:
  - a) dane kontaktowe wnioskującego;
  - b) odniesienie do decyzji o zatwierdzeniu, która ma zostać zmieniona;
  - c) opis proponowanych zmian oraz streszczenie tego opisu;
  - d) dowody wykazujące potrzebę i stosowność zmian;
  - e) dowody na potwierdzenie, że redukcja emisji uzyskana dzięki stosowaniu technologii innowacyjnej, ustalona z zastosowaniem zmienionej metodologii testów lub, w stosownych przypadkach, nowej lub zmienionej uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, mieści się w zakresie odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;
  - f) szczegółowe sprawozdanie zatwierdzające sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, który zweryfikował, czy:
    - (i) zmieniona metodologia testów spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1 i, w stosownych przypadkach, wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. f) ppkt (iv).
    - (ii) redukcja emisji uzyskana dzięki stosowaniu technologii innowacyjnej, ustalona z zastosowaniem zmienionej metodologii testów lub, w stosownych przypadkach, nowej lub zmienionej uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, mieści się w zakresie odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu.
3. Po otrzymaniu wniosku o zmianę Komisja udostępnia publicznie skrócony opis proponowanych zmian, o którym mowa w ust. 2 lit. c).

4. Komisja ocenia wnioski i w ciągu dziewięciu miesięcy od daty otrzymania kompletnego wniosku wprowadza zmiany do decyzji o zatwierdzeniu, o ile nie zostaną wniesione zastrzeżenia co do stosowności proponowanych zmian.

W zmienionej decyzji o zatwierdzeniu, w razie potrzeby, określa się jej stosowanie oraz podaje się informacje niezbędne do poświadczenia oszczędności CO<sub>2</sub> zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem zastosowania wyjątków od prawa publicznego dostępu do dokumentów określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001.

5. Komisja może zażądać korekty proponowanych zmian. W takim przypadku Komisja konsultuje się z wnioskującym, a także z innymi zainteresowanymi podmiotami, w tym z pierwotnym wnioskodawcą ubiegającym się o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji, w sprawie proponowanych zmian oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnia otrzymane uwagi.

6. Okres oceny może zostać przedłużony o pięć miesięcy, w przypadku gdy Komisja stwierdzi, że, z uwagi na złożoność technologii innowacyjnej i towarzyszącej jej zmienionej metodologii testów lub z uwagi na rozmiary i treść wniosku nie może być on poddany właściwej ocenie w ciągu dziewięćmiesięcznego okresu oceny.

W ciągu 40 dni od daty otrzymania wniosku Komisja powiadamia wnioskującego o decyzji w sprawie przedłużenia okresu oceny.

7. Komisja może w dowolnym momencie zmienić decyzję o zatwierdzeniu z własnej inicjatywy, w szczególności w celu uwzględnienia postępu technicznego. Komisja konsultuje się z pierwotnym wnioskodawcą ubiegającym się o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji i innymi zainteresowanymi podmiotami w sprawie proponowanych przez siebie zmian i, w stosownych przypadkach, uwzględnia otrzymane uwagi.”;

12) uchyla się art. 14.

## Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 lutego 2018 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/259****z dnia 21 lutego 2018 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 427/2014 w celu dostosowania do zmian w regulacyjnej procedurze badań i uproszczenia administracyjnych procedur składania wniosków i wydawania świadectw****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 12 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP) określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 <sup>(2)</sup> została przyjęta przez Komisję w dniu 1 czerwca 2017 r. WLTP zastępuje nowy europejski cykl jezdny (NEDC) określony w załączniku XII do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 <sup>(3)</sup>. Od 2021 r. zgodność z celami w zakresie emisji CO<sub>2</sub> określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 510/2011 należy weryfikować na podstawie emisji CO<sub>2</sub> ustalonych zgodnie z WLTP. Od tej daty również oszczędności emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki ekoinnowacji powinny być ustalane z odniesieniem do WLTP.
- (2) Aby odzwierciedlić zmianę w regulacyjnej procedurze badań oraz uwzględnić procedurę skorelowania wartości CO<sub>2</sub> WLTP z odpowiednimi wartościami CO<sub>2</sub> NEDC określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 <sup>(4)</sup> należy zmienić rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 <sup>(5)</sup>.
- (3) Aby zapewnić płynne przejście z NEDC na WLTP, należy umożliwić składanie wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji z odniesieniem do NEDC do dnia 31 grudnia 2019 r., a z odniesieniem do WLTP – od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (4) Chociaż Komisja zatwierdziła ponad dwadzieścia ekoinnowacji, liczba przypadków wprowadzenia tych technologii przez producentów pojazdów we flocie pojazdów w Unii Europejskiej do 2017 r. była dość ograniczona. Aby bardziej upowszechnić wprowadzanie tych technologii i uzyskać najwyższy potencjał redukcji emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych, należy uprościć procedurę zatwierdzania i poświadczania.
- (5) Obniżenie progu oszczędności do 0,5 g CO<sub>2</sub>/km może wpłynąć na bardziej powszechne wprowadzanie innowacyjnych technologii umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>. Aby jednak zagwarantować, że oszczędności w zakresie emisji CO<sub>2</sub> zostaną rzeczywiście osiągnięte, konieczne jest ich bardzo dokładne określenie. Należy zatem ocenić i określić ilościowo niepewność, która wiąże się z metodami stosowanymi do wykazywania oszczędności, oraz uwzględnić tę niepewność przy poświadczaniu oszczędności CO<sub>2</sub> przez organ udzielający homologacji. Należy połączyć zmianę progu oszczędności z wprowadzeniem WLTP – w konsekwencji nowy próg powinien obowiązywać w przypadku wniosków złożonych z odniesieniem do WLTP.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

- (6) Do celów wykazania oszczędności CO<sub>2</sub> badanie komponentów powinno być możliwe w przypadkach gdy oszczędności są niezależne od pojazdu, co pozwoli zwiększyć dokładność i uprościć sposób określania oszczędności CO<sub>2</sub>.
- (7) Aby uprościć procedurę poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub>, w swoim wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione wnioskodawca powinien mieć możliwość zaproponowania – oprócz szczegółowej metodologii testów do celów określenia oszczędności – uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>. W przypadku stosowania takich uproszczonych metod lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub> oszczędności poświadczane przez organy udzielające homologacji powinny być określone w sposób zachowawczy, odzwierciedlający najniższy wykazany poziom oszczędności.
- (8) Technologia, która od pewnego czasu jest już powszechnie dostępna na rynku, nie może być uznana za innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie powinna kwalifikować się jako ekoinnovazione. W celu stworzenia odpowiednich zachęt należy zastąpić rok referencyjny 2009 dynamicznym rokiem referencyjnym, który stanowiłby poziom bazowy do określania innowacyjności technologii. Nowy dynamiczny rok referencyjny miałby zastosowanie do wniosków składanych od dnia 1 stycznia 2020 r.
- (9) W przypadku gdy Komisja stwierdzi, na podstawie doświadczenia zdobytego w ramach oceny różnych technologii innowacyjnych o tych samych cechach, że w zadowalający lub definitywny sposób wykazano, iż technologie te spełniają kryteria kwalifikowalności, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, lub w przypadku gdy technologia innowacyjna jest niezależna od parametrów pojazdu specyficznych dla danego producenta, powinna istnieć możliwość zatwierdzenia tej technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione w drodze decyzji, która dałaby wszystkim producentom możliwość poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub> na podstawie tej decyzji, o ile spełnione są określone w niej warunki.
- (10) Niektóre technologie innowacyjne wymagają silnych podstaw statystycznych dla poparcia założeń przedstawionych we wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione oraz parametrów zaproponowanych w metodologii testów. Aby uzyskać jak najobszerniejsze zbiory danych, należy umożliwić grupom producentów lub dostawców wspólne składanie wniosków. W takich przypadkach grupy powinny mieć możliwość składania wniosków zawierających kilka sprawozdań weryfikujących, jeżeli jest to konieczne dla zachowania poufności lub ze względów związanych z konkurencją.
- (11) Aby zagwarantować, że poświadczane oszczędności CO<sub>2</sub>, które producenci stosują do celów uzyskania zgodności z wartościami docelowymi są prawidłowe, Komisja powinna mieć możliwość szybkiej reakcji i powiadomienia producentów, jeżeli stwierdzi jakiegokolwiek mogące wpłynąć na poziom poświadczonych oszczędności odstępstwa lub niezgodności w metodologii testów lub technologii innowacyjnej bądź zostanie o nich poinformowana.
- (12) Doświadczenie pokazuje, że konieczne może być zmodyfikowanie metodologii testów określonych w decyzjach w sprawie zatwierdzenia ekoinnovazione, m.in. w celu uwzględnienia postępu technicznego lub rozszerzenia zakresu decyzji zatwierdzającej na szerszą gamę pojazdów. W związku z tym zarówno pierwotny wnioskodawca, jak i Komisja, powinni mieć możliwość inicjowania zmian tych decyzji.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 427/2014.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 427/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do technologii można złożyć wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli spełnione są następujące warunki:”;

b) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) została zastosowana w co najwyżej 3 % wszystkich nowych lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w 2009 r. w przypadku wniosków złożonych do dnia 31 grudnia 2019 r. lub w co najwyżej 3 % wszystkich nowych lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w roku n-4, gdzie „n” oznacza rok złożenia wniosku, w przypadku wniosków złożonych od dnia 1 stycznia 2020 r.”;

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione można złożyć z odniesieniem do standardowej procedury badania zgodnie z:

a) Nowym europejskim cyklem jezdny, o którym mowa w załączniku XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 do dnia 31 grudnia 2019 r.;

b) Światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 (\*) od dnia 14 marca 2018 r.;

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).”

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) „wnioskodawca” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, składających wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione”;

b) pkt 6) otrzymuje brzmienie:

„6) „wnioskujący” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, którzy wnioskują o zmianę decyzji zatwierdzającej technologię innowacyjną jako ekoinnovazione”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

#### **Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione”;**

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione zawiera, co następuje:”;

(ii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) metodologię, która ma być zastosowana w celu wykazania redukcji emisji CO<sub>2</sub> dzięki technologii innowacyjnej, w tym odniesienie do mającej zastosowanie standardowej procedury badania zgodnie z art. 2 ust. 4 lub – w przypadku gdy metodologia ta została już zatwierdzona przez Komisję – odniesienie do tej zatwierdzonej metodologii”;

(iii) dodaje się lit. ea) w brzmieniu:

„ea) w stosownych przypadkach oraz oprócz metodologii, o której mowa w lit. e), uproszczoną metodę oceny oszczędności CO<sub>2</sub>, które mają zostać poświadczone, lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, których wartość ma być zastosowana do celów poświadczenia wszystkich pojazdów wyposażonych w technologię innowacyjną”;

(iv) w lit. f) ppkt (i) oraz (ii) otrzymują brzmienie:

- „(i) zmniejszenie emisji osiągnięte dzięki technologii innowacyjnej, ustalone zgodnie z lit. e) i, w stosownych przypadkach, lit. ea), mieści się w zakresie odpowiednich wartości progowych określonych w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;
- (ii) oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania technologii innowacyjnej nie wchodzą lub tylko częściowo wchodzą w zakres pomiaru CO<sub>2</sub> w ramach standardowej procedury badania, o której mowa w art. 12 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 510/2011 oraz zgodnie z art. 2 ust. 4 niniejszego rozporządzenia;”;

(v) w lit. f) dodaje się ppkt (iv) w brzmieniu:

- „(iv) w przypadku określonym w lit. ea) wartość redukcji emisji CO<sub>2</sub>, która ma zostać przypisana pojazdowi w momencie poświadczenia z zastosowaniem uproszczonej metody oceny lub z wykorzystaniem wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, o których mowa w lit. ea), jest równa lub niższa od wartości redukcji emisji uzyskanej dzięki technologii innowacyjnej, ustalonej z zastosowaniem metodologii testów, o której mowa w lit. e), z uwzględnieniem wszelkich możliwych interakcji z innymi zatwierdzonymi ekoinnowacjami.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

**Poziom bazowy i ekoinnowacje”;**

b) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) pojazd ekoinnowacyjny, który ma zostać wyposażony w technologię innowacyjną lub, w stosownych przypadkach, technologia innowacyjna jako samodzielny komponent;
- b) pojazd referencyjny, który nie jest wyposażony w technologię innowacyjną, ale pod każdym innym względem jest identyczny z pojazdem ekoinnowacyjnym lub, w stosownych przypadkach, technologia referencyjna jako samodzielny komponent.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeśli wnioskodawca uzna, że informacje, o których mowa w art. 8 i 9, można wykazać w inny sposób niż ten, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji zawiera niezbędne informacje uzasadniające taki pogląd oraz opis metodologii zapewniającej równorzędne wyniki.”;

d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku gdy wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji jest składany z odniesieniem do WLTP, o którym mowa w art. 2 ust. 4 lit. b), pojazd referencyjny jest pojazdem z rodziny interpolacji lub rodziny macierzy obciążenia drogowego, stanowiącym najgorszy przypadek do celów wykazania oszczędności uzyskanych dzięki ekoinnowacji.

W przypadku, o którym mowa w subzałączniku 6 pkt 1.2.3.1 akapit drugi lub w subzałączniku 7 pkt 3.2.3.1 w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 pojazdem referencyjnym jest badany pojazd H.

Wybór pojazdu referencyjnego musi opierać się na mocnych i niezależnych dowodach statystycznych, na podstawie których można dokonać możliwych do sprawdzenia założeń na temat adekwatności i reprezentatywności pojazdu referencyjnego.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy wnioskodawcą jest grupa producentów lub dostawców, zastosowanie mają następujące warunki:

- a) niezależny zatwierdzony organ przeprowadza weryfikacje, o których mowa w ust. 2 lit. a)–e) w odniesieniu do każdego członka grupy składającej wniosek, w stosownych przypadkach, w zależności od treści wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;
- b) w stosownych przypadkach dla zachowania poufności i konkurencyjności członkowie grupy wnioskującej mogą przedstawić kilka sprawozdań weryfikujących w odniesieniu do różnych zbiorów danych w ramach tego samego wniosku.”;

- b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w akapicie pierwszym dodaje się lit. ca) w brzmieniu:

„ca) sprawdza, w przypadku określonym w art. 4 ust. 2 lit. ea), czy uproszczona metoda oceny lub wstępnie określone oszczędności CO<sub>2</sub>, o których mowa w tej literze, są właściwe do celów poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub> w odniesieniu do odpowiednich pojazdów, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. d), oraz spełniają minimalne wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. f) ppkt (iv);”;
  - (ii) akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Do celów lit. c) i ca) niezależny zatwierdzony organ dostarcza protokoły badań sporządzone w celu dokonania weryfikacji.”;
- c) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „3. W celu poświadczania oszczędności CO<sub>2</sub> zgodnie z art. 11 na wniosek producenta niezależny zatwierdzony organ sporządza sprawozdanie dotyczące wzajemnego oddziaływania kilku ekoinnowacji zastosowanych w jednym typie pojazdu, jego wariantach, wersji oraz, w stosownych przypadkach, rodzinie interpolacji.”;
- d) skreśla się ust. 4;
- 6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
    - „a) emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania metodologii, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, z zastosowania uproszczonej metody oceny, o której mowa w lit. ea) tego artykułu;
    - b) emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania standardowej procedury badania określonej w art. 2 ust. 4 lit. a) lub b).”;
  - b) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji złożonych z odniesieniem do art. 2 ust. 4 lit. b), dokonywana jest ocena i kwantyfikacja niepewności do celów określenia oszczędności. Skwantyfikowaną niepewność odejmuje się od łącznej wartości oszczędności.”;
  - c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub> proponowanych zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. ea) ich wartości ustala się na poziomie niższym lub równym łącznej wartości oszczędności ustalonej zgodnie z ust. 2.”;
- 7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minimalna redukcja, która ma być osiągnięta zgodnie z art. 8 ust. 2 dzięki technologii innowacyjnej wynosi:

    - a) 1 g CO<sub>2</sub>/km w przypadku wniosku złożonego z odniesieniem do art. 2 ust. 4 lit. a);
    - b) 0,5 g CO<sub>2</sub>/km w przypadku wniosku złożonego z odniesieniem do art. 2 ust. 4 lit. b).”;
  - b) w ust. 2 słowa „standardowego cyklu testów” zastępuje się słowami „standardowej procedury badania”;
- 8) tytuł art. 10 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 10
- Ocena wniosku o zatwierdzenie innowacyjnej technologii jako ekoinnowacji”;**

9) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Poświadczono oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania eko-innowacji wykazane zgodnie z odpowiednią decyzją o zatwierdzeniu technologii innowacyjnej jako eko-innowacji podaje się osobno zarówno w dokumentacji homologacji typu, jak i na świadectwie zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, na podstawie testów przeprowadzonych przez służby techniczne zgodnie z art. 11 tej dyrektywy, przy zastosowaniu zatwierdzonej metodologii testów.

Z zastrzeżeniem wymogów określonych w decyzji o zatwierdzeniu skwantyfikowaną niepewność, o której mowa w art. 8 ust. 2, odejmuje się od łącznej wartości oszczędności, które mają zostać poświadczono. W przypadku gdy oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania eko-innowacji dla danego typu, wariantu, wersji lub, w stosownych przypadkach, rodziny interpolacji są poniżej odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1, oszczędności te nie podlegają poświadczeniu.

W przypadku gdy wstępnie określone oszczędności CO<sub>2</sub>, ustalone zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. ea), są wyszczególnione w decyzji o zatwierdzeniu, odpowiednie wartości wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub> mogą zostać wprowadzone bezpośrednio do dokumentacji homologacji typu, pod warunkiem że organ udzielający homologacji jest w stanie potwierdzić, iż dany pojazd jest wyposażony w daną technologię zgodnie ze specyfikacjami w decyzji o zatwierdzeniu.”;

b) w ust. 4 akapit drugi wartość „1 g CO<sub>2</sub>/km” zastępuje się wartością „0,5 g CO<sub>2</sub>/km”;

10) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Komisja może również powiadomić producenta, w przypadku gdy stwierdzi odstępstwa lub niezgodności w metodologii testów lub w technologii innowacyjnej stojące w sprzeczności z informacjami, które otrzymała we wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji lub zostanie o takich odstępstwach lub niezgodnościach poinformowana.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Producent, którego poświadczono oszczędności CO<sub>2</sub> nie są już uwzględniane, może złożyć wniosek o ponowne poświadczenie przedmiotowych pojazdów zgodnie z procedurą określoną w art. 11 lub może, w stosownych przypadkach, wnieść o zmianę decyzji o zatwierdzeniu zgodnie z art. 12a, przedstawiając dowody wymagane w celu potwierdzenia stosowności metodologii testów oraz poziomu oszczędności CO<sub>2</sub> osiągniętego dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej.”;

11) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Artykuł 12a

#### **Zmiana decyzji zatwierdzającej innowacyjną technologię jako eko-innowację**

1. Producent lub dostawca, w tym pierwotny wnioskodawca, może złożyć do Komisji wniosek o zmianę obowiązującej decyzji o zatwierdzeniu. Wniosek oraz wszystkie dokumenty uzupełniające należy również złożyć pocztą elektroniczną lub za pomocą elektronicznego nośnika danych lub poprzez umieszczenie na serwerze zarządzanym przez Komisję. Pisemny wniosek zawiera listę dokumentów uzupełniających.

2. Wraz z wnioskiem o zmianę należy przedstawić następujące informacje oraz dowody:

a) dane kontaktowe wnioskującego;

b) odniesienie do decyzji o zatwierdzeniu, która ma zostać zmieniona;

c) opis proponowanych zmian oraz streszczenie tego opisu;

d) dowody wykazujące potrzebę i stosowność zmian;

e) dowody na potwierdzenie, że redukcja emisji uzyskana dzięki stosowaniu technologii innowacyjnej, ustalona z zastosowaniem zmienionej metodologii testów lub, w stosownych przypadkach, nowej lub zmienionej uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, mieści się w zakresie odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;

f) szczegółowe sprawozdanie zatwierdzające sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, który zweryfikował, czy:

— zmieniona metodologia testów spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1 i, w stosownych przypadkach, wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. f) ppkt (iv),



- redukcja emisji uzyskana dzięki stosowaniu technologii innowacyjnej, ustalona z zastosowaniem zmienionej metodologii testów lub, w stosownych przypadkach, nowej lub zmienionej uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO<sub>2</sub>, mieści się w zakresie odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu.
3. Po otrzymaniu wniosku o zmianę Komisja udostępnia publicznie skrócony opis proponowanych zmian, o którym mowa w ust. 2 lit. c).
  4. Komisja ocenia wnioski i w ciągu dziewięciu miesięcy od daty otrzymania kompletnego wniosku wprowadza zmiany do decyzji o zatwierdzeniu, o ile nie zostaną wniesione zastrzeżenia co do stosowności proponowanych zmian.  
  
W zmienionej decyzji o zatwierdzeniu, w razie potrzeby, określa się jej stosowanie oraz podaje się informacje niezbędne do poświadczenia oszczędności CO<sub>2</sub> zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem zastosowania wyjątków od prawa publicznego dostępu do dokumentów określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001.
  5. Komisja może zażądać korekty proponowanych zmian. W takim przypadku Komisja konsultuje się z wnioskującym, a także z innymi zainteresowanymi podmiotami, w tym z pierwotnym wnioskodawcą ubiegającym się o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji, w sprawie proponowanych zmian oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnia otrzymane uwagi.
  6. Okres oceny może zostać przedłużony o pięć miesięcy, w przypadku gdy Komisja stwierdzi, że, z uwagi na złożoność technologii innowacyjnej i towarzyszącej jej zmienionej metodologii testów lub z uwagi na rozmiary i treść wniosku nie może być on poddany właściwej ocenie w ciągu dziewięciomiesięcznego okresu oceny.  
  
W ciągu 40 dni od daty otrzymania wniosku Komisja powiadamia wnioskującego o decyzji w sprawie przedłużenia okresu oceny.
  7. Komisja może w dowolnym momencie zmienić decyzję o zatwierdzeniu z własnej inicjatywy, w szczególności w celu uwzględnienia postępu technicznego. Komisja konsultuje się z pierwotnym wnioskodawcą ubiegającym się o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji i innymi zainteresowanymi podmiotami w sprawie proponowanych przez siebie zmian i, w stosownych przypadkach, uwzględnia otrzymane uwagi.”

## Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 lutego 2018 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/260****z dnia 21 lutego 2018 r.****kończące dochodzenie dotyczące możliwego obejścia środków antydumpingowych wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 1008/2011, zmienionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013, na przywóz ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, poprzez przywóz wysyłany z Wietnamu, zgłoszony lub niezgłoszony jako pochodzący z Wietnamu**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej<sup>(1)</sup> („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 13 ust. 3 i art. 14 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA****1.1. Wcześniejsze dochodzenia oraz obowiązujące środki**

- (1) W lipcu 2005 r., rozporządzeniem (WE) nr 1174/2005<sup>(2)</sup>, Rada nałożyła ostateczne cło antydumpingowe na przywóz ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części („ręczne wózki paletowe”) pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL” lub „Chiny”). Środki przyjęły formę cła antydumpingowego *ad valorem* na poziomie od 7,6 % do 46,7 % („pierwotne środki”).
- (2) W lipcu 2008 r., rozporządzeniem (WE) nr 684/2008<sup>(3)</sup>, po wszczęciu z urzędu częściowego przeglądu okresowego na podstawie art. 11 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, Rada wyjaśniła zakres środków i wykluczyła niektóre produkty – wózki paletowe wysokiego składowania, wózki podnośnikowe, wózki krzyżakowe oraz wózki z wagą, które zostały uznane za odmienne od ręcznych wózków paletowych z powodu ich właściwości, specyficznych funkcji i zastosowań końcowych – z pierwotnych środków antydumpingowych.
- (3) W czerwcu 2009 r., w następstwie dochodzenia w sprawie obejścia środków na podstawie art. 13 rozporządzenia podstawowego, Rada rozszerzyła, rozporządzeniem (WE) nr 499/2009<sup>(4)</sup>, ostateczne cło antydumpingowe stosowane do „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw” nałożone rozporządzeniem (WE) nr 1174/2005 na ręczne wózki paletowe wysyłane z Tajlandii, zgłoszone lub niezgłoszone jako pochodzące z Tajlandii.
- (4) W październiku 2011 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 1008/2011<sup>(5)</sup> Rada, w następstwie przeglądu wygaśnięcia środków zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, nałożyła ostateczne cło antydumpingowe na przywóz ręcznych wózków paletowych pochodzących z ChRL.
- (5) W kwietniu 2013 r., rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013<sup>(6)</sup>, Rada, w następstwie przeglądu okresowego zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, zmieniła rozporządzenie (UE) nr 1008/2011 i nałożyła stawkę cła wynoszącą 70,8 % na całość przywozu do Unii ręcznych wózków paletowych pochodzących z ChRL.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1174/2005 z dnia 18 lipca 2005 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym poborze cła tymczasowego nałożonego na przywóz wózków jezdniowych ręcznych (paletowych) oraz ich zasadniczych części, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 189 z 21.7.2005, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 684/2008 z dnia 17 lipca 2008 r. uściślające zakres środków antydumpingowych nałożonych rozporządzeniem (WE) nr 1174/2005 na przywóz ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 192 z 19.7.2008, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 499/2009 z dnia 11 czerwca 2009 r. rozszerzające ostateczne cło antydumpingowe nałożone rozporządzeniem (WE) nr 1174/2005 na przywóz ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej na przywóz tego samego produktu wysyłanego z Tajlandii, niezależnie od tego, czy zgłaszanego jako pochodzący z Tajlandii, czy też nie (Dz.U. L 151 z 16.6.2009, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 1008/2011 z dnia 10 października 2011 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, rozszerzone na przywóz ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części wysyłanych z Tajlandii, zgłoszonych lub niezgłoszonych jako pochodzące z Tajlandii, w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009 (Dz.U. L 268 z 13.10.2011, s. 1).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 372/2013 z dnia 22 kwietnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1008/2011 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, w następstwie częściowego przeglądu okresowego, zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009 (Dz.U. L 112 z 24.4.2013, s. 1).

- (6) We wrześniu 2014 r., rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 946/2014 <sup>(1)</sup>, Komisja Europejska („Komisja”), w następstwie przeglądu pod kątem nowego eksportera zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia podstawowego, zmieniła rozporządzenie (UE) nr 1008/2011, nakładając indywidualną stawkę cła wynoszącą 54,1 % na przywóz ręcznych wózków paletowych przez Ningbo Logitrans Handling Equipment Co.
- (7) W sierpniu 2016 r., rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2016/1346 <sup>(2)</sup>, Komisja, w następstwie dochodzenia w sprawie obejścia środków na podstawie art. 13 rozporządzenia podstawowego, rozszerzyła obowiązujące ostateczne cła antydumpingowe na przywóz nieco zmodyfikowanych ręcznych wózków paletowych wyposażonych w system wskazywania wagi niezintegrowany z podwoziem (z widłami), pochodzących z ChRL.
- (8) W listopadzie 2017 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/2206 <sup>(3)</sup> Komisja, w następstwie drugiego przeglądu wygaśnięcia środków zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, nałożyła ostateczne cło antydumpingowe na przywóz ręcznych wózków paletowych pochodzących z ChRL.
- (9) Obecnie obowiązującym środkiem jest ostateczne cło antydumpingowe nałożone na przywóz ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części pochodzących z ChRL, składające się ze stawki celnej *ad valorem* w wysokości 70,8 %.

### 1.2. Wniosek

- (10) Komisja otrzymała złożony na podstawie art. 13 ust. 3 i art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego wniosek o zbadanie możliwości obchodzenia środków antydumpingowych wprowadzonych wobec przywozu ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części, pochodzących z ChRL, za pomocą przywozu wysyłanego z Wietnamu, zgłoszonego lub niezgłoszonego jako pochodzący z Wietnamu, oraz o poddanie tego przywozu wymogowi rejestracji.
- (11) Wniosek został złożony w dniu 6 czerwca 2017 r. przez dwóch producentów unijnych ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części, Toyota Material Handling Manufacturing Sweden AB i PR Industrial S.r.l. („wnioskodawcy”).
- (12) Wniosek zawierał wystarczające dowody *prima facie* na zmiany w strukturze handlu między Unią, ChRL i Wietnamem, które wydawały się wynikać z praktyki, procesu lub prac niemających racjonalnych przyczyn ani ekonomicznego uzasadnienia, poza nałożonym cłem, mianowicie z wysyłania produktu objętego postępowaniem poprzez Wietnam do Unii po przeprowadzeniu operacji montażowych w Wietnamie. Wniosek zawierał wystarczające dowody *prima facie* potwierdzające, że wspomniane operacje montażowe stanowią obejście przepisów, ponieważ wartość chińskich części stanowiła ponad 60 % łącznej wartości zmontowanych produktów, a wartość dodana w trakcie operacji montażowych była niższa niż 25 % kosztu produkcji.
- (13) Ponadto wniosek zawierał wystarczające dowody *prima facie* potwierdzające, że wyżej opisane praktyki osłabiają skutki naprawcze obowiązujących środków antydumpingowych zarówno pod względem ilości, jak i cen, i że ceny produktu objętego dochodzeniem są cenami dumpingowymi w odniesieniu do wartości normalnej ustalonej poprzednio dla produktu objętego postępowaniem.

### 1.3. Produkt objęty postępowaniem i produkt objęty dochodzeniem

- (14) Produktem objętym niniejszym dochodzeniem są ręczne wózki paletowe oraz ich zasadnicze części, tj. podwozia i systemy hydrauliczne, obecnie objęte kodami CN ex 8427 90 00 i ex 8431 20 00, pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej. Na potrzeby niniejszego rozporządzenia ręczne wózki paletowe określa się jako wózki kołowe wyposażone w podnośniki widłowe służące do przewozu palet, pchane, ciągnięte i sterowane ręcznie przez pieszego operatora za pomocą przegubowej sterownicy, przystosowane do gładkich, płaskich i twardych nawierzchni. Ręczne wózki paletowe są przeznaczone wyłącznie do podnoszenia ładunku, poprzez pompowanie sterownicą, na wysokość wystarczającą do jego przewożenia; nie mają żadnych dodatkowych funkcji lub zastosowań, takich jak na przykład (i) przenoszenie i podnoszenie ładunku w celu umieszczenia na wysokości lub wspomaganie składowania ładunków (wózki paletowe wysokiego składowania); (ii) ustawianie palet jedna na drugiej (wózki podnośnikowe); (iii) podnoszenie ładunku na wysokość roboczą (wózki krzyżakowe); lub (iv) podnoszenie i ważenie ładunku (wózki z wagą) („produkt objęty postępowaniem”).

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 946/2014 z dnia 4 września 2014 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 1008/2011 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu pod kątem nowego eksportera, zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1225/2009 (Dz.U. L 265 z 5.9.2014, s. 7).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1346 z dnia 8 sierpnia 2016 r. rozszerzające ostateczne cło antydumpingowe, nałożone rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 1008/2011 zmienionym rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 372/2013, na przywóz ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, na przywóz nieco zmodyfikowanych ręcznych wózków paletowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 214 z 9.8.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2206 z dnia 29 listopada 2017 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na ręczne wózki paletowe i ich zasadnicze części pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, s. 12).

- (15) Dochodzeniem objęty jest taki sam produkt jak ten określony powyżej, ale wysyłany z Wietnamu, zgłoszony lub niezgłoszony jako pochodzący z Wietnamu, objęty obecnie tymi samymi kodami CN co produkt objęty postępowaniem („produkt objęty dochodzeniem”).
- (16) Dochodzenie wykazało, że ręczne wózki paletowe oraz ich zasadnicze części, zgodne z powyższą definicją, wywożone z ChRL do Unii oraz te wysyłane z Wietnamu mają te same podstawowe właściwości fizyczne i techniczne oraz te same zastosowania, a zatem są uważane za produkty podobne w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

#### 1.4. Wszczęcie dochodzenia

- (17) Po poinformowaniu państw członkowskich i ustaleniu, że istnieją wystarczające dowody prima facie uzasadniające wszczęcie dochodzenia na podstawie art. 13 ust. 3 i art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego Komisja podjęła decyzję o zbadaniu możliwości obchodzenia środków antidumpingowych wprowadzonych wobec przywozu ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części pochodzących z Chin oraz o objęciu rejestracją przywozu ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części wysyłanych z Wietnamu, zgłoszonych lub niezgłoszonych jako pochodzące z Wietnamu.
- (18) Dochodzenie wszczęto rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1348 <sup>(1)</sup> („rozporządzenie wszczynające”).

#### 1.5. Okres objęty dochodzeniem i okres sprawozdawczy

- (19) Dochodzenie objęło okres od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 30 czerwca 2017 r. (zwany dalej „okresem objęty dochodzeniem”). Dane dotyczące okresu objętego dochodzeniem zgromadzono w celu zbadania między innymi domniemanej zmiany w strukturze handlu po wprowadzeniu środków, jak również po zwiększeniu ostatecznego cła antidumpingowego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013 oraz istnienia praktyki, procesu lub prac niemających racjonalnych przyczyn ani ekonomicznego uzasadnienia, poza nałożonym cłem. Za okres sprawozdawczy od dnia 1 lipca 2016 r. do dnia 30 czerwca 2017 r. („okres sprawozdawczy”) zgromadzono bardziej szczegółowe dane w celu zbadania, czy przywóz osłabiał skutki naprawcze obowiązujących środków pod względem cen lub ilości oraz czy występował dumping.

#### 1.6. Dochodzenie

- (20) Komisja oficjalnie poinformowała o wszczęciu dochodzenia władze ChRL i Wietnamu, producentów eksportujących i przedsiębiorstwa handlowe w tych krajach oraz znanych zainteresowanych importerów unijnych i przedstawicieli przemysłu unijnego. Kwestionariusze rozesłano do producentów/eksporterów w ChRL i Wietnamie, którzy są znani Komisji lub którzy zgłosili się w terminie określonym w motywie 15 rozporządzenia wszczynającego. Kwestionariusze wysłano również do importerów w Unii.
- (21) Zainteresowanym stronom dano możliwość przedstawienia uwag na piśmie oraz zgłoszenia wniosku o przesłuchanie w terminie określonym w rozporządzeniu wszczynającym.
- (22) Zgłosiły się trzy przedsiębiorstwa z Wietnamu, jedno z których nie rozpoczęło produkcji ręcznych wózków paletowych w okresie sprawozdawczym, i czterech niepowiązanych importerów.
- (23) Dwa wietnamskie przedsiębiorstwa przesłały odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i złożyły wnioski o przyznanie zwolnienia z możliwych rozszerzonych środków zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.
- (24) Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przesłali również czterej niepowiązani importerzy unijni.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1348 z dnia 19 lipca 2017 r. wszczynające dochodzenie dotyczące możliwego obejścia środków antidumpingowych wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 1008/2011, zmienionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013, na przywóz ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, poprzez przywóz wysyłany z Wietnamu, zgłoszony lub niezgłoszony jako pochodzący z Wietnamu, i poddające ten przywóz wymogowi rejestracji (Dz.U. L 188 z 20.7.2017, s. 1).

(25) Wizyty weryfikacyjne odbyły się na terenie następujących przedsiębiorstw w Wietnamie:

— Vietmachine Producing and Trading Co., Ltd, oraz

— D&D Technologies Co., Ltd.

## 2. WYNIKI DOCHODZENIA

### 2.1. Uwagi ogólne

(26) Zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, aby dokonać oceny występowania możliwego obchodzenia środków, należy kolejno poddać analizie następujące elementy:

— czy wystąpiła zmiana w strukturze handlu pomiędzy ChRL a Unią,

— czy ta zmiana wynikała z praktyki, procesu lub prac niemających wystarczających racjonalnych przyczyn ani ekonomicznego uzasadnienia poza wprowadzonymi środkami antydumpingowymi,

— czy istnieją dowody szkody lub osłabienia skutków naprawczych obowiązujących środków antydumpingowych pod względem cen lub ilości produktu objętego dochodzeniem,

— oraz czy istnieją dowody dumpingu w odniesieniu do normalnych wartości ustalonych wcześniej dla produktu objętego postępowaniem.

(27) W niniejszym dochodzeniu, jako że dowody *prima facie* dostarczone przez wnioskodawców we wniosku wskazywały na operacje montażowe w Wietnamie, Komisja szczegółowo sprawdziła, czy spełnione były kryteria określone w art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, a w szczególności:

— czy wspomniane operacje montażowe rozpoczęły się lub znacznie się zwiększyły po lub tuż przed wszczęciem postępowania antydumpingowego, zaś użyte części pochodzą z kraju objętego środkami, oraz

— czy wartość części stanowiła 60 % lub więcej łącznej wartości zmontowanych produktów, a wartość dodana części wykorzystanych w trakcie montażu lub wykończenia przekracza 25 % kosztów produkcji.

(28) Informacje dotyczące cen eksportowych dostarczone przez dwa wietnamskie przedsiębiorstwa można było porównać z danymi w bazie danych Comext<sup>(1)</sup> dotyczącymi przywozu z Wietnamu produktu objętego dochodzeniem. Stwierdzono, że te dwa przedsiębiorstwa były w okresie sprawozdawczym jedynymi eksporterami produktu objętego dochodzeniem z Wietnamu do Unii.

### 2.2. Warunek określony w art. 13 ust. 2 lit. a): Rozpoczęcie lub znaczne zwiększenie operacji

(29) W przypadku obu przedsiębiorstw wielkość sprzedaży na rynek unijny między 2013 r., kiedy to rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013 ostateczne cło antydumpingowe zwiększono do 70,8 %, a okresem sprawozdawczym, stale wzrastała. Oba przedsiębiorstwa zwiększyły w tym okresie wielkość swojej sprzedaży na rynku unijnym ponad trzy razy. Przed rokiem 2013 wielkość sprzedaży tych przedsiębiorstw na rynku unijnym była równa 0 lub nieznaczna. Jednocześnie wywóz z Chin produktu objętego dochodzeniem na rynek unijny znacznie spadł o 65 %. W związku z tym stwierdzono, że wystąpiła zmiana w strukturze handlu, z jednej strony pomiędzy Unią a ChRL, a z drugiej pomiędzy Unią a Wietnamem, i dlatego spełniony został warunek określony w art. 13 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

### 2.3. Warunki określone w art. 13 ust. 2 lit. b): kryteria 60 % i 25 %

(30) Zgodnie z art. 13 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego, w celu wykazania występowania praktyki obchodzenia, Komisja musiała sprawdzić, czy objęte środkami części użyte w trakcie montażu stanowią 60 % lub więcej łącznej wartości wszystkich części zmontowanego produktu i czy wartość dodana zamontowanych części nie przekracza 25 % kosztów produkcji.

<sup>(1)</sup> Comext jest zarządzaną przez Eurostat bazą danych dotyczących zagranicznych statystyk handlowych.

i) *Pierwsze kryterium: 60 % łącznej wartości wszystkich części zmontowanego produktu*

- (31) W odniesieniu do obu współpracujących przedsiębiorstw stwierdzono, że części z państwa objętego środkami nie stanowiły 60 % łącznej wartości wszystkich części zmontowanego produktu.
- (32) W związku z tym przeprowadzone przez współpracujące wietnamskie przedsiębiorstwa operacje montażowe nie mogą być uznawane za próbę obejścia środków w rozumieniu art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.

ii) *Drugie kryterium: 25 % wartości dodanej zamontowanych części*

- (33) Jako że dochodzenie wykazało, że kryterium 60 % nie zostało spełnione i operacja montażowa nie może być uznawana za obejście środków w rozumieniu art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, zbadanie tego kryterium uznano za zbędne.

#### **2.4. Warunki określone w art. 13 ust. 2 lit. c): osłabienie skutków naprawczych ceł i dowody na występowanie dumpingu**

- (34) Jako że dochodzenie wykazało, że kryterium 60 % nie zostało spełnione i operacja montażowa nie może być uznawana za obejście środków w rozumieniu art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, zbadanie tych aspektów uznano za zbędne.
- (35) Ponieważ oba objęte dochodzeniem przedsiębiorstwa reprezentują 100 % wietnamskiego przywozu w okresie sprawozdawczym, niemożliwe było przyjęcie wniosku, że obowiązujące w stosunku do Chin środki obchodzone są przez wysyłany z Wietnamu przywóz.

### **3. ZAKOŃCZENIE DOCHODZENIA**

- (36) W świetle ustaleń, o których mowa w motywach od 30 do 32, prowadzone obecnie dochodzenie w sprawie obejścia środków należy zakończyć. W związku z tym należy zaprzestać rejestracji przywozu ręcznych wózków paletowych i ich zasadniczych części, wysyłanego z Wietnamu, zgłoszonego lub niezgłoszonego jako pochodzący z Wietnamu, wprowadzoną rozporządzeniem wszczynającym i uchylić to rozporządzenie.
- (37) Zainteresowane strony zostały poinformowane o istotnych faktach i okolicznościach, na podstawie których Komisja postanowiła zakończyć dochodzenie, i miały możliwość przedstawienia swoich uwag. Otrzymane uwagi nie miały charakteru prowadzącego do zmiany powyższych wniosków.
- (38) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### **Artykuł 1**

Dochodzenie wszczęte na mocy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1348 w celu stwierdzenia, czy przywóz do Unii ręcznych wózków paletowych oraz ich zasadniczych części, tj. podwozi i systemów hydraulicznych, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, obecnie objętych kodami ex 8427 90 00 i ex 8431 20 00 (kody TARIC 8427 90 00 13 i 8431 20 00 13) oraz wysyłanych z Wietnamu, zgłoszony lub niezgłoszony jako pochodzący z Wietnamu, stanowi obejście środków nałożonych rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 1008/2011, zmienionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 372/2013, zostaje niniejszym zakończone.

#### **Artykuł 2**

Organy celne zaprzestaną rejestracji przywozu ustanowionej zgodnie z art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1348.

*Artykuł 3*

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1348 niniejszym traci moc.

*Artykuł 4*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 lutego 2018 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

# DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/261

z dnia 22 stycznia 2014 r.

w sprawie środków pomocy SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C)  
wdrożonych przez region Sardynii na rzecz spółki Saremar

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 9101)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

- (1) Decyzją C(2011) 6961 final przyjętą w dniu 5 października 2011 r. (zwaną dalej „decyzją z 2011 r.”) Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające<sup>(2)</sup> w odniesieniu do szeregu środków przyjętych przez Włochy na rzecz spółek byłej grupy Tirrenia<sup>(3)</sup>. Decyzję z 2011 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących środków objętych decyzją z 2011 r.
- (2) Włochy przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji z 2011 r. w dniu 15 listopada 2011 r. Komisja otrzymała uwagi od zainteresowanych stron. Następnie przekazała je Włochom, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi. Uwagi Włoch dotyczące uwag przedłożonych przez zainteresowane strony otrzymano w pismach z dnia 24 kwietnia i 4 maja 2012 r.
- (3) W dniach 4 października 2011 r., 19 października 2011 r., 2 grudnia 2011 r., 27 stycznia 2012 r., 17 lutego 2012 r. i 28 lutego 2012 r. Komisja otrzymała nowe skargi dotyczące domniemanych środków pomocy przyznanych spółkom byłej grupy Tirrenia lub ich nabywcom. Według niektórych tych skarg region Sardynii (Region Autonomiczny Sardynii zwany dalej „RAS”) przyznał nowe środki pomocy spółce Saremar, tj. Sardegna Regionale Marittima (zwanej dalej „Saremar”).
- (4) W dniu 7 listopada 2012 r. Komisja rozszerzyła zakres postępowania wyjaśniającego dotyczącego między innymi określonych środków pomocy przyznanych spółce Saremar przez RAS. Decyzją C(2012) 9452 final z dnia 19 grudnia 2012 r. (zwaną dalej „decyzją z 2012 r.”) Komisja przyjęła zmianę do decyzji rozszerzającą zakres postępowania wyjaśniającego<sup>(4)</sup>. Decyzję z 2012 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat środków będących przedmiotem dochodzenia.
- (5) Uwagi RAS w kwestii środków dotyczących spółki Saremar otrzymano w dniu 13 grudnia 2012 r. i 26 lutego 2013 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18 i Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18.

<sup>(3)</sup> Od 2004 r. były grupę Tirrenia tworzyły spółki: Tirrenia di Navigazione S.p.A, Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. oraz Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58.



- (6) W szczególności w odniesieniu do przedmiotowych środków Komisja otrzymała uwagi od beneficjenta i konkurentów. Następnie przekazała je Włochom, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi. Włochy nie sprawie odniosły się do uwag zainteresowanych stron dotyczących środków będących przedmiotem niniejszej decyzji.
- (7) Pismem z dnia 14 maja 2013 r. RAS wezwał Komisję do wyłączenia z formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego decyzją z 2011 r. i decyzją z 2012 r. środków dotyczących spółki Saremar oraz potraktowania ich w sposób priorytetowy, w szczególności ze względu na przewidywaną prywatyzację tej spółki.
- (8) Przedmiotowe środki omawiano podczas kilku spotkań między Komisją i przedstawicielami RAS oraz spółką Saremar, które odbyły się w dniach 24 kwietnia 2012 r., 2 maja 2013 r., 10 lipca 2013 r. oraz 10 października 2013 r., a także między Komisją i skarżącymi w dniu 27 lipca 2012 r., 20 listopada 2012 r. oraz 8 sierpnia 2013 r.
- (9) Pismem z dnia 6 sierpnia 2013 r. Komisja zwróciła się do Włoch o dodatkowe informacje na temat środków będących przedmiotem postępowania. Włochy odpowiedziały na ten wniosek w dniu 26 września 2013 r. i 25 października 2013 r.
- (10) Komisja otrzymała dalsze informacje od RAS i spółki Saremar w dniu 3 września 2013 r., 24 października 2013 r., 13 listopada 2013 r. i 21 listopada 2013 r.
- (11) W niniejszej decyzji odniesiono się do wniosku RAS o priorytetowe potraktowanie środków dotyczących spółki Saremar.

## 2. ŚRODKI BĘDĄCE PRZEDMIOTEM POSTĘPOWANIA NA PODSTAWIE DECYZJI Z 2011 R. I DECYZJI Z 2012 R.

- (12) Formalne postępowanie wyjaśniające, które wszczęto decyzją z 2011 r. i decyzją z 2012 r., obejmuje następujące środki:
  - a) rekompensatę z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) w ramach przedłużenia czasu obowiązywania początkowych konwencji;
  - b) prywatyzację spółek byłej grupy Tirrenia, w tym regwarancję dla CdI, nabywcy Siremar, oraz odroczoną płatność ceny nabycia przez CIN, nabywcę Tirrenia di Navigazione;
  - c) pierwszeństwo przybijania do nabrzeża;
  - d) środki określone w ustawie nr 163 z dnia 1 października 2010 r. przekształcającej dekret z mocą ustawy nr 125 z dnia 5 sierpnia 2010 r.;
  - e) dodatkowe środki przyjęte przez RAS na rzecz spółki Saremar (rekompensata z tytułu obsługi dwóch tras morskich łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi w latach 2011–2012, tj. projekt Bonus Sardo-Vacanza, kredyt w wysokości 3 mln EUR i pisma o braku zastrzeżeń oraz dokapitalizowanie);
  - f) niewłaściwe wykorzystanie pomocy na ratowanie;
  - g) rekompensatę z tytułu UOIG w ramach przyszłych konwencji/zamówień publicznych na usługi.
- (13) Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie niektórych środków przyjętych przez RAS na rzecz spółki Saremar, które zostaną określone poniżej. Projekt Bonus Sardo-Vacanza zostanie oceniony oddzielnie.

### 2.1. BENEFICJENT

- (14) Do grupy Tirrenia początkowo należało sześć spółek, a mianowicie Tirrenia di Navigazione (zwane dalej „Tirrenia”), Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Spółki te świadczyły usługi transportu morskiego w ramach odrębnych zamówień publicznych na usługi udzielonych przez państwo w 1991 r. i obowiązujących do końca 2008 r. (zwanych dalej „początkowymi konwencjami”). Spółka publiczna Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (zwana dalej „Fintecna”) <sup>(5)</sup> posiadała 100 % kapitału podstawowego spółki Tirrenia, która z kolei była właścicielem spółek regionalnych Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar.

<sup>(5)</sup> Spółka Fintecna jest w całości własnością włoskiego Ministerstwa Gospodarki i Finansów i specjalizuje się w zarządzaniu udziałami kapitałowymi i procesami prywatyzacyjnymi oraz zajmowaniu się projektami mającymi na celu racjonalizację i restrukturyzację przedsiębiorstw borykających się z trudnościami branżowymi, finansowymi i organizacyjnymi.

- (15) W 2004 r. spółka Tirrenia połączyła się ze spółką Adriatica. Od 2004 r. grupę Tirrenia tworzyły spółki Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar <sup>(6)</sup>.
- (16) Art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy nr 135/2009 przekształconego w ustawę nr 166/2009 (zwaną dalej „ustawą z 2009 r.”) stanowił między innymi, że spółki regionalne Caremar, Saremar i Toremar zostały przeniesione do regionu Kampanii, Sardynii i Toskanii w celu ich sprywatyzowania. Artykuł ten stanowił również, że do dnia 31 grudnia 2009 r. podpisane zostaną *nowe konwencje* między państwem włoskim a spółkami Tirrenia i Siremar. Podobnie świadczenie usług regionalnych zostałoby przewidziane w *nowych zamówieniach publicznych* na usługi, które miały zostać zawarte między spółkami Saremar, Toremar i Caremar a stosownymi regionami odpowiednio do dnia 31 grudnia 2009 r. i 28 lutego 2010 r. Nowe konwencje/nowe zamówienia publiczne na usługi miały wejść w życie z chwilą prywatyzacji każdej spółki byłej grupy Tirrenia <sup>(7)</sup>.
- (17) Spółkę Saremar przeniesiono zatem do RAS na mocy ustawy z 2009 r. Spółka ta tradycyjnie obsługiwała wyłącznie lokalne połączenia kabotażowe między Sardynią a wyspami położonymi na północny wschód i południowy zachód od Sardynii oraz połączenia międzynarodowe z Korsyką w ramach początkowej konwencji z państwem. Spółka Saremar nie rozwinęła działalności niesubsydiowanej.
- (18) Na mocy ustawy regionalnej nr 18 z dnia 26 lipca 2013 r. publikację zaproszenia do składania ofert dotyczących prywatyzacji spółki Saremar przełożono na dzień 31 grudnia 2013 r. Niniejsza decyzja nie przesądza o stanowisku Komisji w sprawie pozostałych środków na rzecz spółki Saremar ani w sprawie żadnych ewentualnych kwestii dotyczących pomocy państwa wynikających z prywatyzacji tej spółki. Wszelkie pozostałe środki objęte decyzją z 2011 r. i decyzją z 2012 r., w tym projekt Bonus Sardo-Vacanza, są obecnie przedmiotem postępowania w ramach spraw SA.32014, SA.32015 i SA.32016, a zatem nie są objęte niniejszą decyzją.

## 2.2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW OBJĘTYCH NINIEJSZĄ DECYZJĄ

- (19) W 2011 r. i 2012 r. RAS przyjął szereg środków w celu promowania turystyki i rozwoju regionalnego oraz zapewnienia ciągłości terytorialnej. Według RAS inicjatywy te uzasadniono przede wszystkim dwoma znacznymi zmianami, które miały miejsce w 2011 r. na rynku usług transportowych na wyspę.
- (20) Po pierwsze, mimo że spółkę dominującą Tirrenia wystawiono na sprzedaż już w 2010 r., spółka Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) nabyła tę spółkę i podpisała nową konwencję dopiero w lipcu 2012 r. Przypuszczalnie aż do samego dnia podpisania nowej konwencji nie było pewne, czy usługi transportu morskiego świadczone między Sardynią a Włochami kontynentalnymi nadal byłyby subsydiowane oraz czy w ramach nowej konwencji zawartej z nabywcą spółki Tirrenia zakres usług publicznych zostałby ograniczony.
- (21) Po drugie, w odniesieniu do prywatnych przedsiębiorstw obsługujących trasy łączące Sardynię z częścią kontynentalną włoski krajowy organ ds. konkurencji prowadził postępowanie w sprawie potencjalnego naruszenia art. 101 TFUE ze względu na znaczny wzrost cen transportu na niektórych trasach między Sardynią a częścią kontynentalną. Krajowy organ ds. konkurencji zakończył postępowanie w dniu 11 czerwca 2013 r. <sup>(8)</sup>. Podniesienie cen usług transportu (pasażerskiego) przez strony latem 2011 r. zakwalifikowano jako uzgodnioną praktykę z naruszeniem art. 101 TFUE. Według krajowego organu ds. konkurencji naruszenie miało miejsce co najmniej w okresie od września 2010 r. do końca września 2011 r.
- (22) Komisja swoją decyzją z 2012 r. wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w sprawie niektórych środków przyjętych przez RAS w tym kontekście. W dalszej części dokumentu Komisja przedstawi szczegółowo środki będące przedmiotem postępowania.

<sup>(6)</sup> Na mocy ustawy z 2009 r. oddział działalności obsługujący połączenia z archipelagiem Wysp Poncjańskich odłączono od spółki Caremar i przeniesiono do regionu Lacjum.

<sup>(7)</sup> Art. 19-*ter* ust. 10 ustawy z 2009 r.

<sup>(8)</sup> Sprawa 1743 – ceny przewozów promowych na Sardynię i z Sardynii, dotycząca domniemanego naruszenia art. 101 TFUE przez prywatnych operatorów (Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.a., Marinvest S.r.l., Investitori Associati SGR S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., SNAV S.p.a., Lotta Maritime S.A., Forship S.p.a., Clessidra SGR S.p.a. oraz L19 S.p.a.) na określonych trasach łączących Sardynię z częścią kontynentalną.

2.2.1. REKOMPENSATA Z TYTUŁU OBSŁUGI DWÓCH TRAS MORSKICH ŁĄCZĄCYCH SARDYNIĘ Z WŁOCHAMI KONTYNETALNYMI

2.2.1.1. **Ramy prawne**

- (23) RAS uważa, że obsługę przez spółkę Saremar dwóch tras łączących Sardinie z Włochami kontynentalnymi, a mianowicie Olbia (Golfo Aranci)–Civitavecchia oraz Vado Ligure–Porto Torres, w 2011 r. i 2012 r., można uznać za UOIG, którą zgodnie z prawem powierzono operatorowi w ramach szeregu decyzji regionalnych („akty powierzenia”), które zostały omówione bardziej szczegółowo poniżej.

**Decyzja regionalna nr 20/57 z dnia 26 kwietnia 2011 r.**

- (24) Według RAS wiosną 2011 r. spółki prywatne obsługujące połączenia z Sardynii i na Sardinie podniosły ceny do nierealnych poziomów. W decyzji regionalnej nr 20/57 z dnia 26 kwietnia 2011 r. (zwanej dalej „decyzją nr 20/57”) przypomniano, że od dnia 1 marca 2011 r. prowadzono rozmowy techniczne z głównymi operatorami świadczącymi usługi na przedmiotowych trasach w sprawie sposobów „ustabilizowania taryf na możliwych do zaakceptowania poziomach” w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej. Według RAS prywatni operatorzy nie wyrazili gotowości do utrzymania w mocy wystosowanego przez RAS wezwania do podjęcia „wspólnych działań mających na celu zwiększenie ruchu turystycznego” poprzez stosowanie niższych taryf na omawianych trasach.
- (25) Mając na uwadze znaczny spadek popytu na usługi turystyczne i obawy wyrażone przez podmioty sektora produkcyjnego wymagające przystępnych cenowo połączeń z częścią kontynentalną, RAS stanął w obliczu konieczności podjęcia „natychmiastowych działań, aby zapewnić konkurencyjne rozwiązania alternatywne w stosunku do taryf stosowanych przez prywatnych operatorów”. Postanowił on, że Saremar rozpocznie obsługę połączeń z częścią kontynentalną i połączeń międzynarodowych „na głównych trasach turystycznych” z Sardynii i na Sardinie „na warunkach rynkowych”. Prowadzono by odrębne księgowanie, tak aby zagwarantować równowagę ekonomiczną, równoważąc tym samym popyt na usługi transportowe i rentowność działalności.
- (26) Spółka Saremar zweryfikowałaby w szczególności możliwość rozpoczęcia obsługi na zasadzie próby w okresie od dnia 15 czerwca 2011 r. do dnia 15 września 2011 r. na co najmniej dwóch następujących połączeniach (usługi mieszane):
- a) północno-wschodnia Sardinia (Olbia lub Golfo Aranci) – południowo-środkowe Włochy (Civitavecchia lub Neapol) i z powrotem;
  - b) północno-wschodnia Sardinia (Olbia lub Golfo Aranci) – północno-środkowe Włochy (La Spezia, Carrara lub Livorno) i z powrotem;
  - c) północno-zachodnia Sardinia (Porto Torres) – północne Włochy (Genoa lub Savona) i z powrotem.
- (27) Spółka Saremar mogłaby również dowolnie powiększać liczbę połączeń międzynarodowych.

**Decyzja regionalna nr 25/69 z dnia 19 maja 2011 r.**

- (28) Decyzją regionalną nr 25/69 z dnia 19 maja 2011 r. („decyzja nr 25/69”) zatwierdzono taryfę, którą spółka Saremar miała stosować w odniesieniu do przewozów pasażerskich i towarowych na trasie Golfo Aranci–Civitavecchia w okresie od dnia 15 czerwca 2011 r. do dnia 15 września 2011 r. Przedmiotową trasę rzekomo zidentyfikowano jako „jedną z tras, na których obsługę istnieje największe zapotrzebowanie”.
- (29) Operator mógł dokonywać zmian w taryfach, aby zapewnić osiągnięcie progu rentowności działalności oraz pełne zadowolenie klientów. Wszelkie tego rodzaju zmiany powinny być wcześniej zgłaszane RAS. W szczycie sezonu i poza sezonem obowiązywały różne stawki. Taryfy stosowano by na takich samych zasadach w odniesieniu do rezydentów i nierezydentów.

**Decyzja regionalna nr 27/4 z dnia 1 czerwca 2011 r.**

- (30) Decyzją regionalną nr 27/4 z dnia 1 czerwca 2011 r. („decyzja nr 27/4”) zatwierdzono taryfę, którą spółka Saremar miała stosować w odniesieniu do usług w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych na trasie Vado Ligure–Porto Torres w okresie od dnia 22 czerwca 2011 r. do dnia 15 września 2011 r.
- (31) Ponadto w decyzji tej przewidziano zniżkę dla rezydentów Sardynii w wysokości 15 %. Spółka Saremar mogła dokonywać zmian w taryfach, aby zapewnić osiągnięcie progu rentowności działalności oraz pełne zadowolenie klientów.

**Decyzja regionalna nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r.**

- (32) W decyzji regionalnej nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r. („decyzja nr 36/6”) przypomniano, że wzrost cen transportu na trasach do części kontynentalnej miał miejsce w następstwie sprzedaży byłej spółki dominującej Tirrenia (zob. motyw 75).

- (33) W tym sensie RAS popierał unieważnienie procedury sprzedaży oraz wyłączenie sprzedaży spółki Tirrenia z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zamian za przyznanie nowej konwencji i tym samym zapobieżenie faktycznej pozycji monopolistycznej w kabotażu morskim do Sardynii i z Sardynii. Podjęto by działania mające na celu zapewnienie wszczęcia procedury otwartej w odniesieniu do nałożenia obowiązków świadczenia usługi publicznej, aby dokonać wyboru najlepszej oferty pod względem liczby tras i portów, częstotliwości, szybkości, jakości usług i taryf zarówno w przypadku przewozów pasażerskich, jak i towarowych.
- (34) Przerwanie obsługi przez spółkę Saremar tras do części kontynentalnej w praktyce przywróciłoby wcześniejszą sytuację monopolistyczną. W dłuższej perspektywie głównym celem na poziomie regionalnym byłoby utrzymanie efektywnej konkurencji na rynku kabotażu. Osiągnięto by to poprzez nałożenie obowiązków świadczenia usługi publicznej na głównych trasach uznawanych za mające strategiczne znaczenie dla wyspy na operatorów, którzy zaoferują najlepsze warunki świadczenia usługi.
- (35) W decyzji nr 36/6 przewidziano, że spółka Saremar musi zweryfikować na podstawie biznesplanu rentowność działalności na zasadzie próby w okresie od dnia 30 września 2011 r. do dnia 30 września 2012 r. na co najmniej następujących trasach mieszanych: Olbia–Livorno, Porto Torres–Livorno lub Cagliari–Piombino.
- (36) Spółka Saremar miała również wznowić obsługę tras Golfo Aranci (lub Olbia)–Civitavecchia oraz Porto Torres–Vado Ligure (lub Genua) w okresie od dnia 15 maja 2012 r. do dnia 15 września 2012 r. Trasy te miały być obsługiwane za pośrednictwem dwóch nowo wydzierżawionych promów wycieczkowych.
- (37) W decyzji nr 36/6 przewidziano również dokapitalizowanie spółki Saremar w kwocie równej jej roszczeniu wobec spółki Tirrenia będącej przedmiotem przejęcia zarządu (zob. motyw 89 i nast.).

#### **Decyzja regionalna nr 48/65 z dnia 1 grudnia 2011 r.**

- (38) Działając zgodnie z decyzją nr 36/6, RAS wraz ze spółką Saremar zbadały rentowność obsługi jednej z linii mieszanych na trasie Olbia–Livorno, Porto Torres–Livorno lub Cagliari–Piombino w okresie od dnia 30 września 2011 r. do dnia 30 września 2012 r. Ocenie poddano w szczególności obecny i przewidywany popyt na usługi mieszane, taryfy, prognozowane koszty i dochody oraz rentowność usług alternatywnych. W analizie wykazano, co następuje:
- a) na trasach Cagliari–Piombino i Porto Torres–Livorno stwierdzono wysokie ryzyko zakłócenia równowagi ekonomicznej, wahania popytu oraz presję konkurencyjną ze strony dostawców usług zamiennych;
  - b) na trasie Olbia–Livorno, mimo że wystąpienie presji konkurencyjnej na ceny było prawdopodobne, możliwe było jednak osiągnięcie równowagi ekonomicznej;
  - c) na trasie Olbia–Civitavecchia możliwe było osiągnięcie równowagi ekonomicznej.
- (39) Decyzja nr 36/6 stanowi, że „obowiązek utrzymania równowagi ekonomicznej w celu uniknięcia przyznawania środków pomocy niezgodnych z rynkiem wewnętrznym nie pozwala na natychmiastowe uruchomienie innych tras”. Uznano, że konieczna jest obsługa tras, które w perspektywie krótkoterminowej wiążą się z korzystnymi perspektywami dla rentowności, oraz uruchomienie linii w szczycie sezonu, w przypadku których już w okresie próbnym uzyskano pozytywne wyniki.
- (40) W związku z tym spółce Saremar zalecono natychmiastowe uruchomienie linii mieszanej Olbia–Civitavecchia. Trasa ta byłaby obsługiwana codziennie za pośrednictwem promów wydzierżawionych przez spółkę Saremar w 2011 r. Taryfę pozasezonową stosowaną przez Saremar w 2011 r. zatwierdzono jako taryfę standardową, którą spółka Saremar miała prawo zmienić, aby należycie uwzględnić popyt oraz zapewnić osiągnięcie równowagi ekonomicznej.
- (41) Wydzierżawiono by co najmniej trzy promy wycieczkowe o wysokiej wydajności, aby zwiększyć przepustowość na trasach Olbia–Civitavecchia i Porto Torres–Vado Ligure (lub Genua) w okresie od maja do września 2012 r.
- (42) Spółka Saremar określiłaby taryfę standardową dla wszystkich linii, niezależną od sezonu, aby umożliwić spółce osiągnięcie celu o charakterze dwojakim, tj. równowagi ekonomicznej obsługi i pełnej satysfakcji klientów.

#### **Decyzja regionalna nr 12/28 z dnia 20 marca 2012 r.**

- (43) Decyzją regionalną nr 12/28 z dnia 20 marca 2012 r. („decyzja nr 12/28”) RAS przyjął wniosek spółki Saremar dotyczący taryfy na sezon letni w 2012 r. na trasie Olbia–Civitavecchia określonej na podstawie badania rynku przeprowadzonego przez spółkę.

- (44) W taryfie przewidziano by rozróżnienie między okresem poza sezonem, weekendami oraz szczytem sezonu. W odniesieniu do taryfy stosowanej w szczycie sezonu (w sierpniu) spółka Saremar zaproponowała trzy rozwiązania alternatywne, a mianowicie utrzymanie poziomu taryfy stosowanej w szczycie sezonu w 2011 r., zwiększenie poziomu taryfy o 5 EUR lub alternatywnie o 10 EUR w przypadku taryfy „posto letto”.
- (45) Na mocy decyzji nr 12/28 spółka Saremar miała prawo przyjąć spośród proponowanych taryf tę taryfę, która najlepiej równoważyła cele leżące w interesie publicznym z koniecznością zapewnienia równowagi ekonomicznej i finansowej w ramach obsługi połączeń.

#### **Decyzja regionalna nr 22/14 z dnia 22 maja 2012 r.**

- (46) Decyzją regionalną nr 22/14 z dnia 22 maja 2012 r. („decyzja nr 22/14”) RAS przyjął wniosek spółki Saremar dotyczący taryfy na sezon letni 2012 r. (od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 15 września 2012 r.) na trasie Porto Torres–Vado Ligure, określonej na podstawie badania rynku przeprowadzonego przez spółkę.
- (47) Spółka zalecała ustalenie różnych taryf na okres poza sezonem (1–14 czerwca i 3–15 września), na okres między okresem pozasezonowym a szczytem sezonu (15 czerwca–13 lipca) oraz na okres w szczycie sezonu (14 lipca–2 września). W przypadku rezydentów Sardynii zastosowanie miałyby zniżka w wysokości 15 %.
- (48) W przedmiotowej decyzji nie określono jednak dokładnych taryf, jakie spółka Saremar miała stosować na omawianej trasie. Spółce zalecono stałe monitorowanie zmian na rynku i dostosowywanie taryf tak, aby jak najlepiej zrównoważyć cele leżące w interesie publicznym z wymogiem zapewniania równowagi ekonomicznej i finansowej w ramach obsługi połączeń. Ponadto RAS odnotował dzierżawę promu Coraggio, który miał być wykorzystywany na tej trasie w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 15 września 2012 r.

#### **Ustawa regionalna nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r.**

- (49) W ustawie regionalnej nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r. (zwanej dalej „ustawą regionalną”) przewidziano między innymi natychmiastową publikację (w ciągu 60 dni od wejścia w życie ustawy regionalnej) zaproszenia do składania ofert dotyczących prywatyzacji spółki Saremar.
- (50) W ustawie regionalnej przewidziano również pokrycie przez RAS ewentualnego deficytu z tytułu obsługi przez spółkę Saremar połączeń z częścią kontynentalną. W tym celu zatwierdzono dotację w kwocie 10 mln EUR.

#### **2.2.1.2. Okres trwania**

- (51) Na mocy przedstawionych w poniższej tabeli aktów spółce Saremar powierzono obsługę dwóch tras łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi.

Tabela 1

#### **Decyzje regionalne o powierzeniu spółce Saremar obsługi dwóch tras**

	Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia	Vado Ligure–Porto Torres
Sezon letni 2011 r.	Decyzja nr 25/69 z dnia 19 maja 2011 r. (15 czerwca–15 września 2011 r.)	Decyzja nr 27/4 z dnia 1 czerwca 2011 r. (22 czerwca–15 września 2011 r.)
Sezon zimowy 2012 r.	Decyzja nr 48/65 z dnia 1 grudnia 2011 r. (natychmiastowe uruchomienie linii)	<i>brak obsługi</i>
Sezon letni 2012 r.	Decyzja nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r. (15 maja–15 września 2012 r.)	Decyzja nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r. (15 maja–15 września 2012 r.)

- (52) Wstępnie zatwierdzony harmonogram obsługi połączeń nie został jednak w pełni dotrzymany.
- (53) W szczególności w 2011 r. spółka Saremar codziennie obsługiwała trasę Civitavecchia–Olbia (Golfo Aranci) w okresie 15 czerwca–15 września 2011 r. W tym czasie trasę tę obsługiwały również przedsiębiorstwa Moby, Tirrenia, Grandi Navi Veloci (GNV) oraz Forship (Sardinia Ferries).

- (54) W 2012 r. Saremar obsługiwała przedmiotową trasę w okresie od dnia 16 stycznia do dnia 15 września 2012 r. W okresie letnim Saremar obsługiwała tę trasę codziennie od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 15 września 2012 r. (zamiast od dnia 15 maja 2012 r., jak określono w decyzji nr 36/6). W okresie letnim działalność na tej trasie prowadziły spółki Moby i CIN/Tirrenia. W okresie zimowym (od dnia 16 stycznia 2012 r. do dnia 30 maja 2012 r.) spółka Saremar obsługiwała tę trasę 6 dni w tygodniu <sup>(9)</sup>. Wspomnianą trasę w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej na mocy początkowej konwencji obsługiwała również spółka Tirrenia. W sezonie zimowym trasy tej nie obsługiwał żaden prywatny operator.
- (55) Spółka Saremar obsługiwała trasę Vado Ligure–Porto Torres 4 dni w tygodniu <sup>(10)</sup> od dnia 22 czerwca 2011 r. do dnia 15 września 2011 r. oraz od dnia 1 czerwca 2012 r. (zamiast od dnia 15 maja 2012 r., jak określono w decyzji nr 36/6) do dnia 15 września 2012 r. W 2011 r. działalność na tej trasie prowadziły spółki Moby, Tirrenia i GNV. Spółki Moby, CIN/Tirrenia i GNV prowadziły działalność na tej trasie także w 2012 r.
- (56) Dnia 15 września 2012 r. zaprzestano obsługi obu tras.

### 2.2.1.3. *Obowiązki świadczenia usługi publicznej*

- (57) RAS twierdzi, że obowiązki świadczenia usługi publicznej nałożono w odniesieniu do taryf stosowanych przez Saremar na dwóch trasach połączeń z częścią kontynentalną. Podstawowym uzasadnieniem nałożenia obowiązków świadczenia usługi publicznej był wzrost cen na niekorzyść społeczności sardyńskiej w wyniku antykonkurencyjnej umowy zawartej przez prywatnych operatorów obsługujących przedmiotowe trasy.
- (58) Przepisy szczegółowe dotyczące taryf zawarte w aktach powierzenia wyszczególniono poniżej:
- w decyzji nr 20/57 nie zawarto żadnych wyraźnych przepisów dotyczących taryf, jakie miała stosować Saremar na proponowanych trasach;
  - decyzją nr 25/69 zatwierdzono taryfę, jaką Saremar miała stosować na trasie Golfo Aranci–Civitavecchia w okresie od dnia 15 czerwca 2011 r. do dnia 15 września 2011 r. Operator mógł dokonywać zmian w taryfach, po ich wcześniejszym zgłoszeniu RAS, aby zapewnić osiągnięcie progu rentowności działalności oraz pełne zadowolenie klientów;
  - decyzją nr 27/4 zatwierdzono taryfę, jaką Saremar miała stosować w odniesieniu do usług mieszanych (przewozów pasażerskich i towarowych) na trasie Vado Ligure–Porto Torres w okresie od dnia 22 czerwca 2011 r. do dnia 15 września 2011 r. W przypadku rezydentów Sardynii zastosowanie miałyby zniżka w wysokości 15 %. Operator mógł dostosować taryfy po wcześniejszym zgłoszeniu ich zmian RAS, aby zapewnić osiągnięcie progu rentowności działalności oraz pełne zadowolenie klientów;
  - w decyzji nr 36/6 nie odniesiono się do taryf;
  - w decyzji nr 48/65 zalecono spółce Saremar natychmiastowe wznowienie obsługi trasy Olbia–Civitavecchia, jako taryfę standardową przyjmując pozasezonową taryfę stosowaną przez Saremar w 2011 r. Spółka Saremar mogła dostosować tę taryfę po wcześniejszym zgłoszeniu zmiany RAS, aby należycie uwzględnić rzeczywisty popyt i zapewnić osiągnięcie równowagi ekonomicznej;
  - decyzją nr 12/28 zatwierdzono wniosek Saremar dotyczący zastosowania odmiennych taryf latem 2012 r. na trasie Olbia–Civitavecchia, wprowadzając rozróżnienie między okresem poza sezonem (dni robocze w czerwcu i lipcu), weekendami i szczytem sezonu (sierpień), oraz przyjęto trzy rozwiązania alternatywne zaproponowane przez Saremar w odniesieniu do taryfy obowiązującej w szczycie sezonu. W przedmiotowej decyzji regionalnej nie określono dokładnych poziomów taryf zaproponowanych przez operatora. RAS nie podjął również decyzji w sprawie jednej z trzech alternatywnych stawek zaproponowanych przez Saremar w odniesieniu do szczytu sezonu. Zamiast tego RAS zalecił spółce Saremar wdrożenie taryfy, która najlepiej równoważy interes publiczny z celem, jakim jest osiągnięcie rentowności. Zgodnie z decyzją nr 12/28 Saremar miała utrzymać standardową taryfę określoną w decyzji nr 48/65 do końca kwietnia 2012 r.;
  - decyzją nr 22/14 zatwierdzono wniosek Saremar dotyczący zastosowania w 2012 r. na trasie Porto Torres–Vado Ligure różnych taryf w okresie pozasezonowym (pierwsza połowa czerwca i pierwsza połowa września), w okresie między okresem przedsezonowym a szczytem sezonu (od połowy czerwca do połowy lipca) oraz w szczycie sezonu (od połowy lipca do dnia 2 września). W przedmiotowej decyzji regionalnej nie określono dokładnych poziomów taryf zaproponowanych przez operatora. Określono w niej natomiast, by w odniesieniu do rezydentów Sardynii zastosować zniżkę w wysokości 15 %.
- (59) Jeżeli chodzi o obsługę omawianych dwóch tras w 2012 r., w trakcie dochodzenia RAS przedłożył Komisji pisma oficjalnie przyjęte przez RAS w decyzji nr 12/28 i decyzji nr 22/14, za pośrednictwem których Saremar przekazała informacje dotyczące taryf, jakie miały być stosowane na tych trasach w 2012 r. W odniesieniu do trasy Olbia–Civitavecchia spółka Saremar poinformowała, że trasy te będą jednocześnie obsługiwane przez spółki

<sup>(9)</sup> Połączenie codzienne od dnia 1 kwietnia 2012 r.

<sup>(10)</sup> 3 dni w tygodniu od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 19 czerwca 2012 r. oraz od dnia 4 września do dnia 15 września 2012 r.

Tirrenia, Moby i GNV, przy zastosowaniu różnych taryf w zależności od sezonu. Spółka Saremar potwierdziła również, że spośród wspomnianych operatorów ceny oferowane przez spółkę Tirrenia były najniższe. W piśmie wyszczególniono taryfy mające zastosowanie na tej trasie latem w 2012 r. w okresie przedsezonowym, w weekendy oraz w szczycie sezonu wraz z trzema propozycjami w odniesieniu do szczytu sezonu (pierwsza propozycja przewidywała utrzymanie taryfy z 2011 r., w drugiej i trzeciej proponowano wzrost cen odpowiednio o 5 i 10 EUR w odniesieniu do cen za miejsce w kabinie) oraz potwierdzono, że podobnie jak w 2011 r. do rezydentów nie będzie miała zastosowania żadna obniżona taryfa. Spółka Saremar potwierdziła również, że propozycję dotyczącą taryf przygotowała na podstawie punktu odniesienia, jakim były taryfy spółki Tirrenia. W odniesieniu do trasy Porto Torres–Vado Ligure spółka Saremar poinformowała, że decyzję o rozpoczęciu świadczenia usług w 2012 r. podjęto na podstawie dodatnich wyników odnotowanych w 2011 r. Zaproponowano niewielką podwyżkę taryf w okresie między okresem przedsezonowym a szczytem sezonu oraz w szczycie sezonu, co miało umożliwić spółce osiągnięcie progu rentowności.

- (60) Celem uzupełnienia Komisja zauważa, że w decyzji nr 48/65 w sprawie uruchomienia trasy Olbia–Civitavecchia w styczniu 2012 r. zwrócono uwagę, iż Saremar miała obsługiwać tę trasę codziennie za pośrednictwem *promów wycieczkowych*. W badaniu aktów powierzenia wykazano, że oprócz wymogu przewidującego świadczenie usług mieszanych (przewozów pasażerskich i towarowych) na spółkę Saremar nie nałożono żadnego innego wymogu dotyczącego obsługi omawianych dwóch tras (przykładowo w odniesieniu do częstotliwości). W toku formalnego postępowania wyjaśniającego władze włoskie nie przedłożyły również Komisji żadnych dowodów wskazujących na fakt, że oprócz tych wymogów, które określono we wspomnianych wyżej aktach powierzenia, nałożone zostały inne wymogi na mocy innych instrumentów prawnych.

#### 2.2.1.4. *Rekompensata*

- (61) W żadnym z aktów powierzenia nie odniesiono się do rekompensaty, jaka miałaby zostać przyznana spółce Saremar za obsługę dwóch tras połączeń z częścią kontynentalną w latach 2011–2012. Wręcz przeciwnie, na podstawie zapisów przedmiotowych aktów usługi miały być świadczone na warunkach handlowych, a spółce Saremar przyznano szerokie pole manewru w zakresie dostosowywania taryf w celu zapewnienia osiągnięcia progu rentowności wspomnianych dwóch tras.
- (62) Ustawą regionalną nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r. zatwierdzono dotację w kwocie 10 mln EUR z budżetu regionalnego na 2012 r. w celu pokrycia „ewentualnego deficytu” z tytułu obsługi przez spółkę Saremar połączeń z częścią kontynentalną. Jak wynika z publicznie dostępnych informacji <sup>(1)</sup>, rekompensatę faktycznie wypłacono spółce Saremar w dwóch ratach – w dniu 6 listopada 2012 r. i w dniu 3 grudnia 2012 r.
- (63) Zgodnie z informacjami otrzymanymi w toku postępowania spółka Saremar w związku z obsługą omawianych dwóch tras odnotowała stratę w wysokości 214 000 EUR w 2011 r. oraz stratę w wysokości 13 440 220 EUR w 2012 r.

#### 2.2.1.5. *Sytuacja w zakresie konkurencji na omawianych trasach*

- (64) Sytuacja w zakresie konkurencyjności na trasach łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi uległa znacznej zmianie w okresie 2011–2012.
- (65) Wiosną w 2011 r. oprócz operatora publicznego Tirrenia na trasach na Sycylię i z Sycylii działalność prowadziło czterech prywatnych operatorów: Moby, Forship, SNAV <sup>(12)</sup> oraz GNV.
- (66) Spółka Moby jest kontrolowana przez spółkę Onorato Partecipazioni S.r.l. (zwaną dalej „Onorato Partecipazioni”). Spółka Moby prowadzi działalność na rynku usług transportu morskiego w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych w regionie Morza Śródziemnego.
- (67) Spółka GNV jest prywatnym operatorem będącym wspólną własnością spółki holdingowej Marininvest, w skład której wchodzi grupa przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego, oraz spółki Investitori Associati SGR. Spółka ta obsługuje szereg tras w regionie Morza Śródziemnego.
- (68) Spółka SNAV jest w całości kontrolowana przez spółkę Marininvest i świadczy prawie wyłącznie usługi w zakresie przewozów pasażerskich na różnych trasach w regionie Morza Śródziemnego.

<sup>(1)</sup> Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, s. 359, dokument dostępny pod adresem: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sezioni\\_riunite/sezioni\\_riunite\\_regione\\_sardegna/2013/relazione\\_parifixa.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf).

<sup>(12)</sup> Spółka SNAV obsługiwała trasę Olbia–Civitavecchia do maja 2011 r., kiedy to zastąpiła ją spółka GNV.

- (69) Spółka Forship, kontrolowana przez francuską spółkę Lotta Maritime S.A., świadczy usługi transportowe w zakresie przewozów pasażerskich i przewozu pojazdów w regionie Morza Śródziemnego, w szczególności na Sycylię i z Sycylii, wykorzystując marki promów Corsica Ferries i Sardinia Ferries.
- (70) W maju 2011 r. operatorzy (wszyscy oprócz spółki Tirrenia) byli objęci postępowaniem krajowego organu ds. konkurencji dotyczącym potencjalnego naruszenia art. 101 TFUE w sprawie obsługi tras do Włoch kontynentalnych, w tym dwóch tras obsługiwanych przez Saremar w latach 2011–2012. Krajowy organ ds. konkurencji zakończył postępowanie w dniu 11 czerwca 2013 r. <sup>(13)</sup>. W swojej decyzji stwierdził on, że podniesienie przez strony cen usług transportu w zakresie przewozów pasażerskich stanowiło praktykę uzgodnioną, stanowiącą naruszenie art. 101 TFUE. Naruszenie miało miejsce co najmniej w okresie od września 2010 r. do końca września 2011 r.
- (71) Według krajowego organu ds. konkurencji w okresie 2009–2010 spółki Moby (która podniosła ceny o 40 %) i Tirrenia (która podniosła ceny o 35 %) były głównymi operatorami obsługującymi trasę Civitavecchia–Olbia (Golfo Aranci) pod względem ilości pasażerów. W 2011 r. spółka Tirrenia zwiększyła swój udział w rynku na niekorzyść spółki Moby, podczas gdy udział spółki Saremar w rynku wyniósł mniej niż 10 % <sup>(14)</sup>. Krajowy organ ds. konkurencji zauważył, że na przedmiotowej trasie:
- w okresie 2008–2010 spółka Moby odnotowała straty (w wysokości mniej niż 1 mln EUR), a w 2011 r. odnotowała nadwyżkę,
  - spółka SNAV odnotowała straty w okresie 2008–2010, chociaż tendencja była spadkowa,
  - spółka Forship również odnotowała ujemne wyniki w okresie 2008–2011.
- (72) W okresie 2009–2010 na trasie Genua (Vado Ligure)–Porto Torres spółki Moby, Tirrenia i GNV miały podobny udział w rynku. Podobnie w 2011 r. udział w rynku spółki Tirrenia wzrósł, podczas gdy udział w rynku spółki Moby spadł. Spółka GNV ograniczyła swoją działalność na rynku o ponad połowę. Udział w rynku spółki Saremar wyniósł mniej niż 10 %. Krajowy organ ds. konkurencji zauważył również, że:
- wyniki spółki Moby uległy poprawie z niewielkiej straty odnotowanej w 2008 r. do zysków odnotowanych w 2011 r.,
  - w okresie 2008–2010 spółka GNV odnotowała znaczne straty na omawianej trasie.
- (73) W toku postępowania prowadzonego przez krajowy organ ds. konkurencji prywatni operatorzy uzasadnili podniesienie cen w sezonie letnim 2011 r. (które ogólnie przekraczało 85 % w stosunku do 2010 r. na trasie Olbia–Civitavecchia i 75 % na trasie Genua–Porto Torres) znacznym wzrostem cen paliwa. Według krajowego organu ds. konkurencji spółka Tirrenia wprowadziła bardziej umiarkowaną podwyżkę cen, mianowicie w wysokości do 30 % na trasie Civitavecchia–Golfo Aranci oraz do 15 % na trasie Genua–Porto Torres.
- (74) Ponadto według decyzji krajowego organu ds. konkurencji wiosną w 2011 r. spółki Moby i GNV podpisały dwie umowy. W szczególności wspomniane dwie spółki podpisały umowę o dzieleniu oznakowania linii na trasie Civitavecchia–Olbia na okres od kwietnia do grudnia 2011 r.; zgodnie z umową spółki wspólnie obsługiwały przedmiotową trasę i dzieliły zyski według ustalonego wcześniej podziału procentowego, niezależnie od liczby sprzedanych biletów. Na podstawie drugiej umowy w okresie od czerwca do grudnia 2011 r. spółka GNV mogła prowadzić sprzedaż biletów spółki Moby na trasie Genua–Porto Torres. W rezultacie w okresie referencyjnym spółka GNV przekierowała do spółki Moby popyt, którego sama nie mogła zaspokoić, na niekorzyść spółek Tirrenia i Saremar. Na podstawie wspomnianych umów krajowy organ ds. konkurencji stwierdził, że przedmiotowe dwie spółki nie miały żadnej motywacji do konkurowania w zakresie cen na przedmiotowych trasach. W 2012 r. te same spółki zawarły podobne umowy.
- (75) Poprzez nabycie spółki Tirrenia spółka CIN w dniu 18 lipca 2012 r. podpisała z państwem włoskim nową konwencję (zob. motyw 16), zgodnie z którą spółce tej powierzono obowiązki świadczenia usługi publicznej między innymi na trasach Civitavecchia–Olbia i Genua–Porto Torres. Spółka CIN jest konsorcjum, które w momencie wystawienia na sprzedaż spółki Tirrenia obejmowało spółki Moby, SNAV i GNV (te dwie ostatnie za pośrednictwem spółki Marininvest) oraz Grimaldi Compagnia di Navigazione, tj. głównych konkurentów spółki Tirrenia na trasach tradycyjnie obsługiwanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych <sup>(15)</sup>.

<sup>(13)</sup> Zob. przypis 8.

<sup>(14)</sup> Decyzja krajowego organu ds. konkurencji nr 24033 z dnia 31 października 2012 r., SP136 – Saremar – Sardegna Regionale Marittima/trasy Civitavecchia–Golfo degli Aranci i Vado Ligure–Porto Torres.

<sup>(15)</sup> Spółkę CIN utworzyły w listopadzie 2010 r. spółki Grimaldi, Marininvest i Moby, aby wziąć udział w przetargu w celu nabycia spółki Tirrenia. Na początku 2011 r. spółka Marininvest (kontrolująca spółkę SNAV) przejęła kontrolę nad spółką GNV; a w marcu 2011 r. spółka Moby przekazała swoje udziały w spółce CIN akcjonariuszowi posiadającemu pakiet kontrolny, tj. spółce Onorato Partecipazioni. W marcu 2011 r. głównymi akcjonariuszami spółki CIN były zatem spółki Onorato Partecipazioni (kontrolująca spółkę Moby) i Marininvest (kontrolująca spółki GNV i SNAV).



- (76) Nabycie spółki Tirrenia przez spółkę CIN zgłoszono Komisji, a w dniu 18 stycznia 2012 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 <sup>(16)</sup>. Strony następnie wycofały działalność, a krajowemu organowi ds. konkurencji zgłoszono nową działalność z nowym udziałem spółki CIN. Krajowy organ ds. konkurencji zatwierdził wspomniane nowe połączenie decyzją warunkową z dnia 21 czerwca 2012 r. <sup>(17)</sup>.
- (77) W 2012 r. spółki GNV i Forship zaprzestały obsługi trasy Civitavecchia–Olbia. W swoich uwagach przedstawionych w toku postępowania spółka GNV twierdziła, że jej wyjście z rynku było bezpośrednio spowodowane pomocą udzieloną spółce Saremar przez RAS, która umożliwiła spółce stosowanie taryf poniżej kosztów (zob. motyw 135).
- (78) Sytuacja w zakresie konkurencyjności na dwóch omawianych trasach w momencie wejścia spółki Saremar na rynek była następująca:

Tabela 2

**Sytuacja w zakresie konkurencji na trasach**

	Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia	Vado Ligure–Porto Torres
Sezon letni 2011 r. (czerwiec–wrzesień)	Moby, Tirrenia, GNV <sup>(1)</sup> Forship (Sardinia Ferries)	Moby, Tirrenia, GNV
Sezon zimowy 2012 r. (styczeń–połowa maja)	CIN/Tirrenia	brak obsługi
Sezon letni 2012 r. (połowa maja–wrzesień)	Moby, CIN/Tirrenia	Moby, CIN/Tirrenia, GNV

<sup>(1)</sup> Spółka SNAV tradycyjnie obsługiwała przedmiotową trasę do maja 2011 r.

- (79) Decyzją przyjętą w dniu 18 czerwca 2013 r. <sup>(18)</sup> krajowy organ ds. konkurencji wszczął formalne postępowanie wyjaśniające w sprawie potencjalnego naruszenia przez spółkę Moby i spółkę CIN warunków nałożonych decyzją krajowego organu ds. konkurencji zatwierdzającą połączenie spółek Tirrenia/CIN, między innymi warunkami ograniczenia podwyżki cen do wzrostu kosztów paliwa (w stosunku do taryf stosowanych przez spółkę Moby w 2009 r.) na trzech trasach łączących Sycylię z częścią kontynentalną, w tym na dwóch trasach będących przedmiotem postępowania w bieżącej sprawie.

## 2.2.2. DZIAŁANIA PROMOCYJNE

- (80) Na mocy decyzji regionalnej nr 20/58 z dnia 26 kwietnia 2011 r. („decyzja nr 20/58”) Agencja Sardegna Promozione (zwana dalej „Agencją”) miała przeznaczyć 3 mln EUR (w tym VAT) na sfinansowanie działań marketingowych dotyczących tzw. projektu Bonus Sardo-Vacanza <sup>(19)</sup>.
- (81) Decyzją regionalną nr 25/53 z dnia 19 maja 2011 r. („decyzja nr 25/53”) RAS powierzył spółce Saremar zadanie przeprowadzenia działań promocyjnych zasadniczo obejmujących wyświetlanie logo i reklam na statkach należących do spółki Saremar, aby promować Sycylię jako cel podróży turystycznych, nie promując jednak wyraźnie projektu Bonus Sardo-Vacanza. W decyzji nr 25/53 zalecono również Agencji, aby kwotę w wysokości 3 mln EUR określoną w decyzji nr 20/58 przydzielono spółce Saremar z natychmiastową zaliczką w wysokości 80 %.

<sup>(16)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1).

<sup>(17)</sup> Decyzją nr 23650 z dnia 21 czerwca 2012 r., C11613, krajowy organ ds. konkurencji warunkowo zatwierdził nabycie oddziału działalności Tirrenia przez spółkę CIN, będącą wspólną własnością spółki Moby (40 %), L19 (30 %), Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. (20 %) oraz Shipping Investment S.r.l. (10 %). Krajowy organ ds. konkurencji nałożył określone warunki dotyczące między innymi niestosowania umów o dzieleniu oznakowania linii między spółką Moby a spółką CIN w latach 2012–2016 oraz zastosowania na trasach Civitavecchia–Olbia, Genua–Porto Torres i Genua–Olbia taryf zapewniających utrzymanie średniego poziomu dochodu z pasażerów na milę uzyskanego przez spółkę Moby latem 2009 r. (z wyjątkiem wzrostu bezpośrednio spowodowanego wzrostem kosztów bunkrowania). Spółka CIN/Tirrenia zastąpi spółkę Moby na trasie Genua–Porto Torres. Na trasie Civitavecchia–Olbia spółka Moby i spółka CIN przeniosą na innych operatorów 10 % zdolności przewozowych w sezonach letnich 2013 i 2014.

<sup>(18)</sup> Decyzja krajowego organu ds. konkurencji nr 24418 z dnia 18 czerwca 2013 r., C11613B.

<sup>(19)</sup> Projekt Bonus Sardo-Vacanza zatwierdzono celem promowania i wspierania turystyki na Sycylii. W ramach projektu koszty transportu promem (ograniczone do 90 EUR, mające zastosowanie do grup składających się z co najmniej dwóch pasażerów) były bezpośrednio zwracane pasażerom podróżującym na Sycylię i z Sycylii, którzy latem 2011 r. byli zakwaterowani na Sycylii przynajmniej przez trzy doby.

## 2.2.3. KREDYT NA KWOTĘ 3 MLN EUR I PIERWSZE PISMO O BRAKU ZASTRZEŻEŃ

- (82) Na mocy decyzji regionalnej nr 23/2 z dnia 12 maja 2011 r. („decyzja nr 23/2”) upoważniono spółkę Saremar do zaciągnięcia kredytu na kwotę 3 mln EUR, o oprocentowaniu w wysokości „średniej stopy rynkowej” oraz o przewidywanym terminie zapadalności wynoszącym osiem miesięcy, aby zaspokoić potrzeby spółki w zakresie płynności.
- (83) W decyzji regionalnej nr 31/24 z dnia 20 lipca 2011 r. („decyzja nr 31/24”) RAS, jako jedyny udziałowiec spółki Saremar, wydał pismo o braku zastrzeżeń na rzecz Banco di Sardegna S.p.A (zwanego dalej „bankiem BS”) w ramach warunku wstępnego dla zatwierdzenia linii kredytowej.
- (84) W piśmie o braku zastrzeżeń RAS zobowiązał się do informowania banku BS z wyprzedzeniem o wszelkich potencjalnych zmianach dotyczących jego udziału w spółce oraz do zapewnienia skutecznego zarządzania wspomnianą spółką.
- (85) Decyzją regionalną nr 12/15 z dnia 20 marca 2012 r. („decyzja nr 12/15”) RAS podał do wiadomości publicznej, że spółka Saremar ostatecznie nie zaciągnęła linii kredytowej na kwotę 3 mln EUR zatwierdzonej decyzją nr 23/2, a pismo o braku zastrzeżeń zatwierdzone decyzją nr 31/24 w końcu wygasło.

## 2.2.4. DRUGIE PISMO O BRAKU ZASTRZEŻEŃ

- (86) Decyzją regionalną nr 52/119 z dnia 23 grudnia 2011 r. („decyzja 52/119”) RAS zatwierdził drugie pismo o braku zastrzeżeń, aby umożliwić spółce Saremar uzyskanie kredytu w rachunku bieżącym w wysokości 5 mln EUR w celu natychmiastowego zapewnienia wystarczającej płynności na obsługę połączeń z częścią kontynentalną. Bank Monte dei Paschi di Siena (zwany dalej „bankiem MPS”) zażądał gwarancji, która stanowiła warunek wstępny dla zatwierdzenia kredytu.
- (87) W omawianym piśmie o braku zastrzeżeń przypomniano, że Saremar jest w całości własnością RAS, że dokapitalizowanie w wysokości 11,5 mln EUR zostało zatwierdzone oraz że spółka miała nadal obsługiwać połączenia z częścią kontynentalną. RAS zobowiązał się do informowania kredytodawcy z wyprzedzeniem o wszelkich potencjalnych zmianach dotyczących jego udziału w spółce oraz do zapewniania skutecznego zarządzania wspomnianą spółką.
- (88) RAS stwierdził, że pismo o braku zastrzeżeń zatwierdzone decyzją nr 52/119 nie zostało ostatecznie wydane oraz że bank MPS przyznał linię kredytową na kwotę 2,5 mln EUR według stawek rynkowych bez żadnej gwarancji od RAS. W umowie z 2012 r. określono linię kredytową na kwotę do 2,5 mln EUR oprocentowaną według zmiennej stopy na podstawie jednomiesięcznej stopy EURIBOR + 5 %.

## 2.2.5. DOKAPITALIZOWANIE

- (89) Zgodnie z decyzją nr 36/6 Izba ds. upadłości sądu cywilnego w Rzymie w sposób należyty zarejestrowała roszczenie spółki Saremar w wysokości 11 546 403,59 EUR wobec spółki Tirrenia w postępowaniu upadłościowym i uznała je za egzekwowalne w dniu 1 kwietnia 2011 r. Dokonanie odpisu aktualizującego wartość kredytu o 5 773 201,80 EUR, tj. 50 %, po zatwierdzeniu bilansu na 2010 r., doprowadziło do straty w 2010 r. w wysokości 5 253 530,05 EUR. W dniu 28 marca 2012 r. zgromadzenie akcjonariuszy spółki Saremar podjęło decyzję o pokryciu straty w wysokości 4 890 950,36 EUR <sup>(20)</sup> przeniesionej na 2012 r. poprzez obniżenie kapitału z 6 099 961 EUR do 1 209 010,64 EUR.
- (90) Zgodnie z włoskim kodeksem cywilnym akcjonariusze mają obowiązek dokapitalizowania spółki, jeżeli wartość jej kapitału spadnie o więcej niż jedną trzecią. W rezultacie w dniu 15 czerwca 2012 r. zgromadzenie akcjonariuszy podjęło decyzję o podwyższeniu kapitału spółki Saremar z 1 209 010,64 EUR do 6 099 961 EUR, z czego kwota 824 309,69 EUR, tj. minimalna kwota wymagana do zapewnienia zgodności kapitału z wymogami prawnymi, miała zostać wpłacona w dniu 11 lipca 2012 r. Pozostała kwota zostałaby zrealizowana pod warunkiem wcześniejszego zgłoszenia przedmiotowego środka Komisji.
- (91) Jak dotąd Komisja nie została poinformowana o kolejnych zastrzykach kapitałowych.

<sup>(20)</sup> Po wykorzystaniu ustawowego kapitału rezerwowego i zysków z wcześniejszych lat budżetowych.

### 3. PODSTAWY DO WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

#### 3.1. REKOMPENSATA Z TYTUŁU OBSŁUGI DWÓCH TRAS MIĘDZY SARDYNIĄ A WŁOCHAMI KONTYNTENTALNYMI

##### 3.1.1. KWALIFIKACJA POMOCY

- (92) W ramach decyzji z 2012 r. Komisja wstępnie uznała, że w aktach, na podstawie których spółce Saremar powierzono obsługę dwóch połączeń z częścią kontynentalną, nie kwalifikowano w sposób wyraźny przedmiotowych usług jako UOIG ani nie odniesiono się do jakiegokolwiek rekompensaty na rzecz spółki Saremar z tytułu wywiązania się z obowiązków świadczenia usługi publicznej. Komisja zauważyła również, że na podstawie dostępnych na danym etapie informacji rekompensata w wysokości 10 mln EUR przyznana spółce Saremar zdawała się przekraczać straty operacyjne.
- (93) Komisja wstępnie uznała, że czwarty warunek Altmark<sup>(21)</sup> nie został spełniony, ponieważ obsługa dwóch dodatkowych tras powierzona spółce Saremar w 2011 r. nie była przedmiotem przetargu. Komisja dodatkowo nie miała żadnego dowodu na potwierdzenie argumentu, zgodnie z którym spółka Saremar rzeczywiście świadczyła usługę po najniższym koszcie dla społeczności.

##### 3.1.2. ZGODNOŚĆ

- (94) Komisja uznała, że pomoc w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz spółki Saremar nie może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu zgłaszania na podstawie decyzji Komisji 2005/842/WE<sup>(22)</sup> (zwanej dalej „decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.”) ani na podstawie decyzji Komisji 2012/21/UE<sup>(23)</sup> (zwanej dalej „decyzją w sprawie UOIG z 2011 r.”).
- (95) Komisja wyraziła zastrzeżenia co do zgodności rekompensaty na podstawie zasad ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011)<sup>(24)</sup> (zwanymi dalej „zasadami ramowymi UOIG z 2011 r.”) ze względu na budzące wątpliwości zakwalifikowanie usług jako UOIG oraz fakt, że spółka Saremar mogła otrzymać zbyt wysoką rekompensatę.
- (96) Komisja stwierdziła ponadto, że po dniu 31 stycznia 2012 r., aby UOIG zostały uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym, muszą spełniać dodatkowe warunki określone w pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60 zasad ramowych UOIG z 2011 r. Komisja uznała, że w przedmiotowym przypadku warunki te nie zostały spełnione.

##### 3.2. DZIAŁANIA PROMOCYJNE

- (97) Komisja zwróciła się do Włoch o wyjaśnienie sposobu ustalenia ceny działań promocyjnych oraz o przedstawienie dowodu na potwierdzenie, że ceny te były ustalane według wartości rynkowej, na przykład poprzez przedstawienie wartości odniesienia obowiązujących na rynku.

#### 3.3. KREDYT NA KWOTĘ 3 MLN EUR I PISMA O BRAKU ZASTRZEŻEŃ

- (98) Komisja wstępnie uznała, że pisma o braku zastrzeżeń nie przyniosły nienależnych korzyści spółce Saremar, ponieważ ostatecznie nie zostały wykorzystane do zagwarantowania jakiegokolwiek kredytu lub innych zobowiązań finansowych beneficjenta. Komisja zwróciła się do Włoch i zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na ten temat.
- (99) Komisja zwróciła się także do Włoch o przedstawienie dowodu na potwierdzenie, że kredyt w wysokości 3 mln EUR zaciągnięty przez spółkę Saremar w Banco di Sardegna S.p.A. jest zgodny z warunkami rynkowymi.

<sup>(21)</sup> Sprawa C-280/00 Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, Zb.Orz. 2003, s. I-7747.

<sup>(22)</sup> Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwu zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

<sup>(23)</sup> Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwu zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

<sup>(24)</sup> Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15.

## 3.4. DOKAPITALIZOWANIE

- (100) W odniesieniu do dokapitalizowania spółki Saremar Komisja wstępnie uznała, że działanie to przyniosło korzyści gospodarcze spółce, ponieważ jest mało prawdopodobne, aby w podobnych okolicznościach prywatny akcjonariusz subskrybował przedmiotowy kapitał. Komisja zwróciła się do Włoch i zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na ten temat.

## 4. UWAGI OTRZYMANE OD RAS I SPÓŁKI SAREMAR

## 4.1. REKOMPENSATA Z TYTUŁU OBSŁUGI DWÓCH TRAS ŁĄCZĄCYCH SARDYNIĘ Z WŁOCHAMI KONTYNENTALNYMI

- (101) Spółka Saremar popiera i uzupełnia argumentację RAS dotyczącą rekompensaty otrzymanej z tytułu obsługi dwóch tras łączących Sardinie z częścią kontynentalną w latach 2011 i 2012. Wspólną analizę tych uwag przedstawiono poniżej.
- (102) Spółka nie przedstawiła uwag na temat żadnych innych środków będących przedmiotem postępowania.

## 4.1.1. KWESTIE DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI POMOCY

- (103) Po pierwsze, RAS stwierdził, że rekompensata przyznana spółce Saremar z tytułu obsługi dwóch połączeń z częścią kontynentalną jest zgodna z zasadą testu prywatnego inwestora. Chociaż obsługa tras przynosiła straty, zasadne było założenie, że działalność przyniesie zwrot. Przyjmując przedmiotowe środki, RAS działał jak rozważny inwestor rynkowy, ponieważ jego decyzje o uruchomieniu dwóch przedmiotowych tras opierały się na przygotowanych *ex ante* biznesplanach. W szczególności:
- a) w marcu/kwietniu 2011 r., gdy RAS podjął decyzję o tym, że spółka Saremar rozpocznie obsługę nowych połączeń z częścią kontynentalną, brał on pod uwagę jedynie trasy, które mogły być obsługiwane z zachowaniem równowagi ekonomicznej;
  - b) decyzją nr 36/6 RAS zdecydował, że spółka Saremar ma zweryfikować na podstawie biznesplanu rentowność działalności w okresie od dnia 30 września 2011 r. do dnia 30 września 2012 r. na co najmniej jednej dodatkowej trasie spośród następujących: Olbia–Livorno, Porto Torres–Livorno i Cagliari–Piombino. Spółka Saremar w oparciu o biznesplan miała również wznowić obsługę połączeń Golfo Aranci (lub Olbia)–Civitavecchia, Porto Torres–Vado Ligure (lub Genua) w okresie od dnia 15 maja 2012 r. do dnia 15 września 2012 r. Decyzja o nierozpoczynaniu obsługi nowych tras w sezonie letnim 2012, ale o wznowieniu obsługi na trasach obsługiwanych przez spółkę Saremar w 2011 r. również została podjęta z uwagi na kwestię rentowności;
  - c) decyzja RAS o ograniczeniu strat operacyjnych poprzez przerwanie obsługi obu tras na koniec sezonu szczytowego 2012 r. oraz o częściowej rekompensacie strat operacyjnych miała decydujące znaczenie dla ograniczenia do minimum ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej. Z tego względu z dużym prawdopodobieństwem taką samą decyzję podjąłby inwestor prywatny.
- (104) Po drugie, RAS podkreślał, że w przedmiotowym przypadku cztery kryteria Altmark zostały spełnione z powodów przedstawionych poniżej.

## Altmark 1

- (105) Organy krajowe mają szeroki zakres uprawnień, jeżeli chodzi o definiowanie UOIG. Ustawą nr 296 z dnia 7 grudnia 2006 r. RAS przyznano kompetencje w zakresie ciągłości terytorialnej i w związku z tym zajmuje najlepszą pozycję, aby definiować UOIG w odniesieniu do połączeń między Sardinie a Włochami kontynentalnymi. W związku z tym RAS podkreśla, że zapewnianie ciągłości terytorialnej po przystępnych cenach leży w jego interesie. Powierzenie obsługi spółce Saremar na zasadzie próby stanowiłoby odpowiedź na zapotrzebowanie będące w ogólnym interesie i byłoby spowodowane pilną potrzebą.
- (106) Jeśli chodzi o konieczność nałożenia obowiązków świadczenia usługi publicznej, RAS przypomina przede wszystkim poważny kryzys byłej spółki dominującej Tirrenia, która tradycyjnie obsługiwała połączenia między Sardinie a Włochami kontynentalnymi. Trudna sytuacja finansowa spółki Tirrenia była rzekomo przyczyną wyjątkowo wysokiego stopnia niepewności w kontekście świadczenia usługi publicznej przynajmniej do lipca 2012 r., kiedy to spółka CIN podpisała nową konwencję. RAS przypomina, że sprzedaż spółki Tirrenia spółce CIN z oryginalnym składem akcjonariuszy została zablokowana przez Komisję.

- (107) Po drugie RAS twierdzi, że wzrost cen transportu na trasach łączących Sycylię z częścią kontynentalną w kolejnych miesiącach poważnie dotknął większość użytkowników oraz w sposób szczególny część społeczeństwa Sycylii znajdującą się w trudnej sytuacji społecznej.
- (108) Na tej podstawie w kwietniu 2011 r. RAS podjął decyzję o uruchomieniu na zasadzie próby usług transportu publicznego mających na celu zapewnienie ciągłości terytorialnej z częścią kontynentalną po przystępnych cenach. Według RAS operatorzy prywatni mimo konsultacji w tej sprawie nie wykazali gotowości do obniżenia cen, sprzeciwiając się wszelkim formom zobowiązań taryfowych *erga omnes*.
- (109) Świadczenie UOIG zostało powierzone spółce Saremar w drodze kilku aktów powierzenia, w których wyraźnie przywołany został cel, jakim jest interes publiczny. RAS podkreślił, że powierzenie świadczenia przedmiotowych usług spółce Saremar było jedynym możliwym rozwiązaniem pozwalającym na uniknięcie poważnych zakłóceń ciągłości terytorialnej.
- (110) Spółka Saremar kwalifikuje się jako wewnętrzny operator RAS: podlega bezpośredniej kontroli RAS będącego jej jedynym akcjonariuszem; zgodnie ze statutem jej działalność polega na obsłudze połączeń między Sycylią i mniejszymi wyspami oraz Korsyką z jednej strony, a z drugiej – z częścią kontynentalną; nie ma ona żadnych uprawnień w zakresie podejmowania decyzji dotyczących świadczenia usług jej powierzonych, które podejmuje jednostronnie RAS; spółka Saremar nie prowadzi także żadnej działalności sprzecznej z interesem RAS. W związku z tym RAS twierdzi, że zgodnie z zasadami dotyczącymi zamówień publicznych nie musiał on ogłaszać przetargu na świadczenie usługi, ale że mógł powierzyć jej świadczenie bezpośrednio operatorowi wewnętrznemu. Rekompensaty nie uznaje się za pomoc państwa, o ile nie przekroczyła kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usługi.
- (111) W związku z tym RAS przypomina, że w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(25)</sup> wyraźnie określono, że krajowe organy mogą powierzać podmiotowi/wydziałowi wewnętrznemu świadczenie usług transportowych bez ogłoszenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na usługi. W rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(26)</sup> przewidziano podobnie, że w przypadku „zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji” organy publiczne „mogą zastosować środki nadzwyczajne”, które mogą obejmować „bezpośrednie udzielanie zamówień lub wyrażenie formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych”.
- (112) Według RAS Komisja potwierdziła takie stanowisko w kontekście postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniu państwa członkowskiego w odniesieniu do nieprzestrzegania przez Włochy przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obszarze państw członkowskich (*kabotaż morski*)<sup>(27)</sup> (zwanego dalej „rozporządzeniem dotyczącym kabotażu morskiego”), w którym to kontekście Komisja stwierdziła, że jeżeli regiony świadczą usługę wewnętrzną w rozumieniu wyroku w sprawie ANAV (C-410/04), spełniając wszystkie stosowne wymogi, uznaje się, że zgodność z przepisami rozporządzenia dotyczącego kabotażu morskiego jest zachowana.
- (113) RAS podkreśla, że wybór tras, jakie miała obsługiwać spółka Saremar, został dokonany w oparciu o studium wykonalności, w ramach którego należy uwzględnić potrzebę zagwarantowania ciągłości terytorialnej i zapewnienia efektywności ekonomicznej przedmiotowej działalności. Jak przypomniano w kolejnych decyzjach nr 25/69 i 27/4, połączenia Civitavecchia–Golfo Aranci i Vado Ligure–Porto Torres zostały uruchomione na szczytowy okres sezonu, tj. odpowiednio od dnia 15 czerwca do dnia 15 września 2011 r. i od dnia 22 czerwca do dnia 15 września 2012 r. na podstawie wspomnianego studium i informacji na temat rynku zgromadzonych przez spółkę Saremar.
- (114) RAS przypomina również, że obsługa tras Genua–Porto Torres i Civitavecchia–Olbia w sezonie letnim wykracza poza zakres nowej konwencji zawartej przez państwo włoskie ze spółką CIN i w związku z tym nie podlega obowiązkowi świadczenia usługi publicznej w celu zagwarantowania dostępu do usług po przystępnej cenie. W każdym przypadku nowa konwencja dopuszcza zmianę cen w celu uwzględnienia wzrostu kosztów (w szczególności kosztów bunkrowania), a zatem nie gwarantuje mieszkańcom Sycylii dostępu do usług po przystępnej cenie.

<sup>(25)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

<sup>(26)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

<sup>(27)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obszarze państw członkowskich (*kabotaż morski*) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7).

- (115) Według RAS próbna obsługa dwóch połączeń z częścią kontynentalną zakończyła się ostatecznie we wrześniu 2012 r. Następnie RAS opracował wstępnie zgłoszony Komisji ustrukturyzowany projekt dotyczący obsługi połączeń z częścią kontynentalną, tj. projekt Flotta Sarda. Projekt ten zakłada powołanie nowej spółki, Flotta Sarda S.p.A. („Flotta Sarda”), stanowiącej wyłączną własność RAS, przez którą spółka ta byłaby finansowana, w celu powierzenia jej w ramach systemu usług publicznych świadczenia usług transportu morskiego na czterech trasach łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi. Flotta Sarda będzie otrzymywała roczną rekompensatę na pokrycie kosztów usługi publicznej.

#### Altmark 2

- (116) Fakt, że w decyzjach regionalnych, na mocy których spółce Saremar powierzono rozpoczęcie obsługi przedmiotowych tras, nie przewidziano prawa do rekompensaty, nie ma wpływu na przestrzeganie drugiego kryterium Altmark. Organy publiczne nie muszą określać *ex ante* dokładnej kwoty rekompensaty, jaka ma zostać przyznana z tytułu świadczenia usług publicznych. Wystarczy natomiast, aby organy te określiły wcześniej sposoby obliczania kosztów kwalifikowalnych w zakresie, w jakim koszty te można bezpośrednio przypisać wykonywaniu UOIG. W bieżącym przypadku RAS, podejmując decyzję o powierzeniu spółce Saremar uruchomienia połączeń z częścią kontynentalną, uznał, że świadczenie takich usług nie przyniesie strat. Rekompensata, mimo że nie została wykluczona, mogła okazać się niepotrzebna.
- (117) RAS zauważył, że ponieważ świadczenie usług będących przedmiotem postępowania podlegało odrębnemu księgowaniu, koszty netto poniesione w związku ze świadczeniem usługi publicznej można łatwo określić.

#### Altmark 3

- (118) Spółka Saremar świadczyła usługi publiczne będące przedmiotem postępowania w ramach odrębnego księgowania. Według RAS stanowi to wystarczającą gwarancję, że zasoby publiczne zostały wykorzystane tylko w celu wypłaty na rzecz operatora rekompensaty z tytułu odnotowanego deficytu. W związku z powyższym zdaniem RAS spółce Saremar nie wypłacono zbyt wysokiej rekompensaty.

#### Altmark 4

- (119) RAS broni stanowiska, że czwarte kryterium Altmark zostało spełnione, ponieważ statki obsługujące przedmiotowe trasy zostały wydzierżawione po konsultacjach rynkowych a koszty bunkrowania są zgodne ze stawkami rynkowymi. Wszystkie pozostałe elementy (ubezpieczenie, usługi pomocnicze w zakresie nawigacji, opłaty portowe) odpowiadają warunkom rynkowym.

#### 4.1.2. KWESTIE DOTYCZĄCE ZGODNOŚCI

- (120) Zdaniem RAS zakwalifikowanie spółki Saremar jako podmiotu wewnętrznego uniemożliwia zastosowanie warunku niedyskryminacji, o którym mowa w rozporządzeniu dotyczącym kabotażu morskiego, oraz że przyznanie świadczenia usługi publicznej spółce Saremar nie stanowi zatem naruszenia decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. ani decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (121) RAS wyjaśnia, że wszystkie podstawowe elementy środka zostały ustalone już w kwietniu 2011 r. Każdą pomoc uruchomioną przed wejściem w życie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. należy oceniać na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. RAS przyjmuje, że warunki zgodności określone w tej decyzji zostały spełnione. W szczególności:
- usługa została powierzona spółce Saremar na podstawie przejrzystych, niedyskryminacyjnych warunków w rozumieniu rozporządzenia dotyczącego kabotażu morskiego;
  - zgodność z pułapami określonymi w art. 2 ust. 1 lit. a) i c) decyzji z 2005 r. w sprawie UOIG jest zachowana: wysokość dotacji wynosi poniżej 30 mln EUR, a natężenie ruchu na każdej trasie nie przekracza 300 000 pasażerów;
  - usługi zostały zgodnie z prawem zakwalifikowane jako UOIG i powierzone spółce Saremar w drodze kilku aktów powierzenia zgodnie z art. 4 wspomnianej decyzji;
  - rekompensata przyznana spółce Saremar z tytułu obsługi tras łączących z częścią kontynentalną nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usług zgodnie z art. 6 wspomnianej decyzji.

- (122) Zdaniem RAS środek w każdym razie byłby zgodny także z decyzją w sprawie UOIG z 2011 r., ponieważ:
- a) zgodność z drugim pułapem określonym w art. 2 ust. 1 lit. d) wspomnianej decyzji jest zachowana;
  - b) usługa została powierzona spółce Saremar po przeprowadzeniu rozmów technicznych z operatorami prywatnymi. Do RAS wpłynęło ponadto wiele skarg na usługi świadczone przez operatorów prywatnych;
  - c) rekompensata uwzględnia koszty netto poniesione przez operatora w związku ze świadczeniem usługi;
  - d) wymogi dotyczące przejrzystości zostały spełnione, ponieważ decyzje regionalne w przedmiotowej sprawie zostały opublikowane.
- (123) Zdaniem RAS środek nie może ponadto zostać uznany za prowadzący do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym z interesem Unii, ponieważ ma na celu zapewnienie ciągłości terytorialnej i ogranicza się do deficytu poniesionego w związku z realizacją UOIG.

#### 4.2. DZIAŁANIA PROMOCYJNE

- (124) Zdaniem RAS dotacja na działania promocyjne odpowiada usługom faktycznie świadczonym przez spółkę Saremar, a zatem nie przynosi spółce jakiegokolwiek nienależnej korzyści gospodarczej.
- (125) RAS utrzymuje, że przy ocenie zgodności cen z warunkami rynkowymi należy odpowiednio uwzględnić fakt, iż przedmiotowe działania promocyjne nie ograniczały się do sezonu szczytowego w 2011 r., jak przewidywano początkowo, ale były ostatecznie realizowane także w 2012 r.
- (126) Na późniejszym etapie postępowania, w dniu 28 czerwca 2013 r., RAS przekazał Komisji ekspertyzę uzasadniającą ceny działań promocyjnych. Biegły doszedł do wniosku, że wartość rynkowa działań promocyjnych zrealizowanych przez spółkę Saremar w latach 2011 i 2012 mieściła się w przedziale 2 458 168–2 609 631 EUR (bez VAT). W związku z tym RAS uważa, że kwota, jaką wypłacił spółce Saremar, jest uzasadniona. Punktem odniesienia dla kosztów rynkowych były średnie koszty reklamy za metr kwadratowy szacowany na podstawie takich wskaźników, jak czas trwania (z uwzględnieniem rabatów za przedłużenie kampanii reklamowej na 2012 r.), rodzaj reklamy (wewnętrzna lub zewnętrzna) i umiejscowienie (duże miasta, znaczny napływ ludności, strefy ruchu).
- (127) RAS twierdzi, że jeżeli kwotę wypłaconą spółce Saremar za działania promocyjne uzna się za zbyt wysoką, korzyść przyznana spółce ograniczałaby się do różnicy między kwotą rzeczywiście wypłaconą a wartością rynkową usług. Ponadto zdaniem RAS zgodność wszelkiej tego rodzaju pomocy należy oceniać na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.

#### 4.3. KREDYT NA KWOTĘ 3 MLN EUR I PISMA O BRAKU ZASTRZEŻEŃ

- (128) RAS twierdzi, że linia kredytowa w wysokości 3 mln EUR uzyskana przez spółkę Saremar nie obejmowała żadnych funduszy regionalnych. Została ona udzielona spółce Saremar przez bank BS będący prywatną instytucją finansową według stawek rynkowych. Spółka Saremar nie uruchomiła jednak wspomnianej linii kredytowej, a w rezultacie pismo o braku zastrzeżeń z lipca 2011 r. wydane zgodnie z decyzją nr 23/2 straciło ważność w dniu 30 listopada 2011 r. W związku z tym, że pismo o braku zastrzeżeń nie było związane z żadnym zobowiązaniem spółki, nie można kwalifikować go jako gwarancji.
- (129) Drugie pismo o braku zastrzeżeń, zatwierdzone decyzją nr 52/119, nie zostało wydane i w związku z tym RAS nie podjął się żadnych wiążących zobowiązań względem spółki Saremar. W istocie transakcja finansowa przewidziana w decyzji nr 52/119 (kredyt w rachunku bieżącym w wysokości 5 mln EUR) nie została nigdy sfinalizowana. Jak przypomniano w decyzji nr 12/15, RAS nie udzielił gwarancji na kredyt zaciągnięty w banku MPS, o który wnioskowała i który uzyskała spółka Saremar.

#### 4.4. DOKAPITALIZOWANIE

- (130) RAS podkreśla, że dokapitalizowanie nie ma związku z obsługiwaniem przez spółkę Saremar dwóch połączeń z częścią kontynentalną. Środek ten związany jest z usługami świadczonymi przez spółkę Saremar na trasach łączących z mniejszymi wyspami i Korsyką na podstawie przedłużonej początkowej konwencji.

- (131) Kwota w wysokości 11,5 mln EUR określona w decyzji nr 36/6 odpowiada kwocie roszczenia wysuniętego przeciwko spółce Tirrenia będącej w trakcie postępowania upadłościowego. Kwota ta odnosi się jednak do operacji finansowych w ramach grupy Tirrenia sprzed 2009 r. Kwota ta musiała zatem zostać zatwierdzona w 2004 r., kiedy Komisja przyjęła ostateczną decyzję w sprawie początkowych konwencji ważnych do końca 2008 r.
- (132) Dotychczas dokapitalizowanie zostało zrealizowane tylko częściowo. W dniu 15 czerwca 2012 r. zgromadzenie akcjonariuszy spółki Saremar podjęło decyzję o podwyższeniu kapitału spółki z 1 209 010,64 EUR do 6 099 961 EUR poprzez emisję 307 765 akcji zwykłych o nominalnej wartości 19,82 EUR każda. W dniu 11 lipca 2012 r. RAS podwyższył kapitał spółki Saremar tylko o 824 309,6 EUR. RAS uzależnił subskrypcję pozostałej kwoty w wysokości 4 066 640,67 EUR od przestrzegania klauzuli zawieszającej i zgłoszenia operacji Komisji.
- (133) RAS podkreśla, że dokapitalizowanie służyło wyłącznie odzyskaniu funduszy, które i tak były już do dyspozycji spółki Saremar. Środek nie obejmuje przekazania nowych zasobów publicznych, a zatem nie stanowi pomocy państwa. W związku z tym, że środek opiera się na biznesplanie przygotowanym *ex ante* i ma na celu optymalizację procesu sprzedaży spółki jako przedsiębiorstwa z wiarygodną perspektywą rentowności, należy go uznać za zgodny z testem prywatnego inwestora.
- (134) RAS podkreśla ponadto, że operatorzy prywatni, zwłaszcza spółki GNV i Moby, odniosły korzyść z podwyższenia kapitału na wyrównanie strat operacyjnych. Niektóre z tych operacji miały prawdopodobnie miejsce w związku ze środkiem przyjętym przez RAS na rzecz spółki Saremar.

## 5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

### 5.1. SPÓŁKA MOBY

#### 5.1.1. REKOMPENSATA Z TYTUŁU OBSŁUGI DWÓCH TRAS ŁĄCZĄCYCH SARDYNIĘ Z WŁOCHAMI KONTYNETALNYMI

- (135) Zdaniem spółki Moby spółka Saremar mogła obsługiwać dwa połączenia z częścią kontynentalną po cenach poniżej kosztów w latach 2011 i 2012 tylko dzięki dotacji przyznanej przez RAS. Spółka Moby twierdzi, że w wyniku zbyt niskich cen pobieranych przez spółkę Saremar struktura rynku uległa znaczącej zmianie. Operatorzy prywatni działający na przedmiotowych trasach do 2011 r., tacy jak spółka GNV lub spółka Forship (Sardinia Ferries), nie miały innej możliwości niż opuścić rynek.
- (136) Według spółki Moby środka nie można uzasadnić interesem publicznym co najmniej z dwóch powodów.
- (137) Po pierwsze, Włochy, zawierając w dniu 18 lipca 2012 r. nową konwencję ze spółką CIN, która obejmuje obowiązki świadczenia usługi publicznej na trasach łączących Sardinie z Włochami kontynentalnymi, uwzględniły wszelki zgodny z prawem interes usługi publicznej. W nowej konwencji określono obowiązki świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi tras Genua–Porto Torres i Civitavecchia–Olbia poza sezonem (przez cały rok z wyjątkiem okresu od czerwca do września) z częstotliwością co najmniej jednego kursu dziennie. W konwencji określono również maksymalną wysokość taryf i dodatkowe obniżki taryf dla mieszkańców na trasach obsługiwanych w ramach systemu usług publicznych. W konwencji nałożono wymogi dotyczące minimalnej zdolności przewozowej, przewidziane szczegółowo w odniesieniu do każdej z przedmiotowych tras.
- (138) Po drugie, w rzeczywistości interes usługi publicznej w ramach środka nie istnieje ze względu na komercyjny charakter obu przedmiotowych tras. Omawiane trasy były obsługiwane przez spółkę Saremar nie tylko poza sezonem, ale także w szczytowych sezonach w latach 2011 i 2012, kiedy na rynku działało kilku innych operatorów. Przedmiotowe trasy, właśnie ze względu na ich komercyjny charakter w sezonie letnim, zostały wyłączone z zakresu nowej konwencji.
- (139) Co więcej, akty powierzenia nie definiują wyraźnie przedmiotowych usług jako UOIG i nie nadają operatorowi prawa do rekompensaty. Ponadto RAS bezpośrednio powierzył spółce Saremar świadczenie tych usług bez wcześniejszego postępowania o udzielenie zamówienia.
- (140) Spółka Moby stwierdza, że rekompensata nie była uzasadniona i w każdym razie jej wysokość nie była proporcjonalna do strat poniesionych przez spółkę Saremar w związku ze świadczeniem usług.



## 5.1.2. DZIAŁANIA PROMOCYJNE

- (141) Spółka Moby utrzymuje, że dotacja w wysokości 2 479 000 EUR (bez VAT) udzielona spółce Saremar na działania promocyjne jest wyraźnie niewspółmierna. Ponadto natychmiastowej wypłaty zaliczki w wysokości 80 % kwoty nie można uznać za normalną praktykę handlową.
- (142) Opierając się na bilansie spółki Saremar za 2011 r., spółka Moby twierdzi, że oprócz 3 mln EUR. Agencja przyznała spółce Saremar kwotę w wysokości 1 157 000 EUR (bez VAT) jako zwrotu kwoty rzekomo wypłaconej wcześniej przez spółkę Saremar tytułem zaliczki w ramach kampanii „Flotta Sarda – lato 2011” (zob. motyw 80). Zdaniem spółki Moby kwota ta również miałyby stanowić pomoc na rzecz spółki Saremar.
- (143) Agencja nie przeprowadziła ponadto wcześniej postępowania o udzielenie zamówienia na usługi preferencyjne.

## 5.1.3. KREDYT NA KWOTĘ 3 MLN EUR I PISMA O BRAKU ZASTRZEŻEŃ

- (144) W odniesieniu do drugiego pisma o braku zastrzeżeń (zob. motyw 87) spółka Moby przypomina, iż decyzją nr 52/119 RAS potwierdził, że natychmiastowy kredyt z banku MPS był niezbędny do uruchomienia usługi na trasie Civitavecchia–Olbia oraz że bank zażądał gwarancji ze strony RAS. Fakt, że pismo o braku zastrzeżeń zostało formalnie wycofane na mocy decyzji nr 12/15, nie ma znaczenia w kontekście kwalifikowania środka jako pomocy państwa, ponieważ pismo to było przedmiotem wyraźnego wniosku ze strony banku MPS i wywołało już stosowne skutki.

## 5.1.4. DOKAPITALIZOWANIE

- (145) Spółka Moby w pełni popiera wstępne stanowisko Komisji w sprawie dokapitalizowania. Według spółki Moby prywatny inwestor nie dokonałby takiej samej inwestycji w obliczu trudnej sytuacji finansowej spółki i braku możliwości do przewidzenia perspektyw przywrócenia rentowności. Ponadto dokapitalizowanie w rzeczywistości ułatwiło dostęp spółki do kredytu udzielonego przez bank MPS, a co za tym idzie, wywołało skutki podobne do skutków udzielenia gwarancji, przynosząc w ten sposób spółce Saremar korzyść gospodarczą.

## 5.1.5. POZOSTAŁE ŚRODKI

- (146) Spółka Moby odnosi się także do dodatkowej kwoty w wysokości 4 mln EUR przyznanej spółce Saremar przez RAS w październiku 2011 r. Kwota ta miała rzekomo stanowić dodatkowe dotacje państwowe wypłacone na skutek wzrostu kosztów operacyjnych na połączeniach z mniejszymi wyspami i Korsyką obsługiwanych przez spółkę Saremar na mocy początkowej konwencji, która została przedłużona. Spółka Moby twierdzi, że środek ten stanowi dodatkową pomoc na rzecz spółki Saremar, która nie została wcześniej zgłoszona Komisji.
- (147) Spółka Moby kwalifikuje wszystkie środki będące przedmiotem oceny jako niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem pomoc na rzecz spółki Saremar.

## 5.2. POZOSTAŁE STRONY

- (148) Żadna inna strona nie przedstawiła uwag w sprawie środków będących przedmiotem niniejszej decyzji w terminach określonych w procedurze.
- (149) Na dalszym etapie postępowania, w dniu 3 lipca 2013 r., spółka GNV przekazała Komisji dwa dokumenty: (i) opinię wyznaczonego przez sąd biegłego w ramach sprawy cywilnej wytoczonej przez spółkę Moby przeciwko spółce Saremar przed sądem w Genui; oraz (ii) decyzję sądową z dnia 11 czerwca 2013 r. o dopuszczeniu opinii.
- (150) Biegły zbadał trzy kwestie mające znaczenie w kontekście niniejszej oceny pomocy państwa i zawarł je w opinii: (i) czy dokapitalizowanie przyniosło korzyść oddziałowi przedsiębiorstwa obsługującemu dwa połączenia z częścią kontynentalną; (ii) zgodność dokapitalizowania z testem prywatnego inwestora; oraz (iii) zgodność dotacji, które zostały wypłacone spółce Saremar na działania promocyjne, z rynkiem.
- (151) Zgodnie z opinią dokapitalizowanie miało na celu zapewnienie ciągłości operacyjnej spółki w świetle braku pewności co do przedłużenia początkowej konwencji na kolejne dwanaście miesięcy, a co za tym idzie – dostępu do rekompensaty za kolejny rok. Opinia opiera się na zatwierdzonym wraz z bilansem<sup>(28)</sup> za 2011 r. dokumencie, w którym przypomina się, że dwa połączenia z Włochami kontynentalnymi w 2011 r. przyniosły straty w wysokości 214 000 EUR oraz że z powodu niepewnej sytuacji związanej z prywatyzacją spółki Tirrenia dotacje państwowe również nie były pewne. W opinii stwierdza się, że dokapitalizowanie było wymagane w celu zapewnienia ciągłości operacyjnej. Przyniosło ono korzyści zarówno oddziałowi przedsiębiorstwa obsługującemu połączenia z mniejszymi wyspami, jak i oddziałowi obsługującemu połączenia z częścią kontynentalną.

<sup>(28)</sup> W opinii przywołuje się „Relazione al bilancio 2011”.

- (152) W opinii wskazano, że spółka Saremar odnotowała w 2011 r. nadwyżkę wynoszącą ogółem 2 523 439 EUR. Kwota ta obejmowała zysk w wysokości 2 737 797 EUR z tytułu obsługi połączeń na mocy konwencji z państwem i 214 358 EUR straty poniesionej na połączeniach z częścią kontynentalną.
- (153) Biegły stwierdził również, że dokapitalizowanie nie było zgodne z testem prywatnego inwestora ze względu na niepewną sytuację spółki, która utraciła ponad jedną trzecią swojego kapitału zakładowego, oraz ze względu na wysoce konkurencyjny rynek, na którym spółka prowadziła działalność, a także jej ograniczone perspektywy handlowe. W opinii biegłego prywatny inwestor najprawdopodobniej nie zainwestowałby w taką działalność.
- (154) Jeśli chodzi o zgodność cen za działania promocyjne z wartością rynkową, biegły uznał, że zgodnie z bilansem spółki za 2011 r., spółka Saremar otrzymała kwotę 2 479 000 EUR jako rekompensatę z tytułu świadczenia usług reklamowych na statkach obsługujących połączenia z częścią kontynentalną. Zbadał on zgodność wspomnianej ceny z rynkiem poprzez podzielenie kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usług transportowych przez liczbę przewiezionych pasażerów. Kwota będąca wynikiem tego działania wynosząca 18,47 EUR na jednego pasażera została uznana za wygórowaną w porównaniu z normalnymi kosztami tego rodzaju reklamy, tym bardziej że była skierowana do pasażerów znajdujących się już na pokładzie, czyli tych, którzy wybrali Sycylię jako cel podróży turystycznej. Uznano, że cena zapłacona przez RAS nie odzwierciedla wartości rynkowej działań promocyjnych realizowanych przez spółkę Saremar.
- (155) Spółka GNV przedłożyła również Komisji uwagi na temat opinii w kontekście postępowań krajowych. W swoich uwagach spółka Saremar podkreśliła, że krajowy organ ds. konkurencji potwierdził wcześniej, iż udział spółki w rynku morskich usług transportowych łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi pozostał marginalny i tym samym nie odpowiada za zmianę wcześniej istniejących warunków rynkowych. Spółka Saremar potwierdziła ujemny wynik z 2011 r. (214 358 EUR) na trasach łączących Sycylię z częścią kontynentalną. Stwierdziła, że aby zrównoważyć straty na dwóch połączeniach z częścią kontynentalną, spółka musiałaby podnieść taryfy do poziomów nakładanych przez operatorów prywatnych.
- (156) Fakt, że świadczenie usług na dwóch trasach zostało przerwane we wrześniu 2011 r., pozwolił na ograniczenie strat operacyjnych. Dalsze prowadzenie działalności miałyby negatywny wpływ na wyniki i wymagałoby interwencji ze strony RAS w celu pokrycia strat operacyjnych.
- (157) Spółka Saremar podkreśliła, że sytuacja spółki w momencie dokapitalizowania była krytyczna ze względu na (więcej niż przeciętne) ryzyko cięć dotacji publicznych. Ze względu na brak możliwości wsparcia spółki przez państwo, również pod względem zarządzania, sytuacja finansowa spółki budziła poważne obawy. Według spółki Saremar oznacza to, że wszelkie porównania z prywatnymi operatorami są nieodpowiednie.

## 6. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (158) Włochy nie odniosły się do uwag przedłożonych przez zainteresowane strony w sprawie środków przyjętych przez RAS na rzecz spółki Saremar.

## 7. OCENA

### 7.1. ISTNIENIE POMOCY W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE

- (159) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „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 z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (160) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1, mają charakter łączny. W celu stwierdzenia, że zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1, muszą być zatem spełnione wszystkie wyżej wymienione warunki. Mianowicie, wsparcie finansowe powinno:
- zostać przyznane przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych,
  - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,
  - zakłócać konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji,
  - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.1. REKOMPENSATA Z TYTUŁU OBSŁUGI DWÓCH DODATKOWYCH TRAS ŁĄCZĄCYCH SARDYNIĘ Z CZĘŚCIĄ KONTYNENTALNĄ

**Zasoby państwowe**

- (161) Aby środek finansowy został zakwalifikowany jako pomoc państwa, musi istnieć możliwość przypisania go państwu i musi on zostać udzielony bezpośrednio lub pośrednio przy użyciu zasobów państwowych.
- (162) RAS wypłaca rekompensatę z tytułu obsługi dwóch tras morskich przez spółkę Saremar z budżetu regionalnego. Środek można zatem przypisać państwu i jest on udzielany z zasobów państwowych.
- (163) Dotację przyznaną spółce Saremar na działania promocyjne można przypisać państwu, zważywszy że Agencja jest w całości własnością RAS i ma na celu wdrażanie polityki regionalnej w dziedzinie turystyki i rozwoju regionalnego. Ani informacje, którymi dysponuje Komisja, ani uwagi zainteresowanych stron przedłożone po wszczęciu postępowania nie kwestionowały przypisania przedmiotowego środka państwu.
- (164) Jeżeli chodzi o pisma o braku zastrzeżeń, Komisja zauważa, że zawierają one jedynie zobowiązanie RAS do powiadomienia banków o jakiegokolwiek zmianie jego udziałów w spółce wraz z oświadczeniem, że RAS, jako akcjonariusz, zapewni efektywne, skuteczne i ekonomiczne zarządzanie spółką Saremar. Ponieważ wspomniane pisma o braku zastrzeżeń nie gwarantowały żadnego zobowiązania finansowego spółki Saremar, nie tworzyły one przyszłego potencjalnego obciążenia zasobów państwowych. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że nie stanowią one pomocy państwa.
- (165) Wszystkie inne środki są przyznawane przez RAS bezpośrednio z budżetu regionalnego, stanowią zatem zasoby państwowe.

**Selektywność**

- (166) Wszystkie środki, których dotyczy ocena, w tym rekompensata z tytułu obsługi tras morskich, przyznawane są jednemu odbiorcy i są w związku z tym wyraźnie selektywne.

**Korzyść gospodarcza**

Rekompensata z tytułu obsługi dwóch tras łączących Sardinie z Włochami kontynentalnymi

- (167) Podczas formalnego postępowania wyjaśniającego RAS twierdził początkowo, że rekompensata z tytułu obsługi dwóch tras jest zgodna z testem prywatnego inwestora. RAS założył następnie, że spełnia ona kryteria Altmark.
- (168) Zakres, w jakim rekompensata spełnia kryteria Altmark, oceniono w motywie 180 i nast. W charakterze uwagi ogólnej Komisja zauważa jednak, że należy odróżnić stosowanie testu prywatnego inwestora od spełniania kryteriów Altmark. Chociaż oba testy służą ocenie istnienia korzyści dla beneficjenta, odnoszą się one wyraźnie do różnych ról, jakie mogą pełnić organy publiczne, przyjmując środki finansowe na rzecz danego przedsiębiorstwa. Test prywatnego inwestora stosuje się, w przypadku gdy organy publiczne pełnią rolę udziałowców (tj. w pierwszej kolejności mają na celu osiągnięcie zysku z działalności), natomiast Altmark jest istotny, jeżeli organy publiczne realizują cele leżące w interesie publicznym, których nie realizuje zazwyczaj prywatny podmiot gospodarczy (tj. perspektywa osiągnięcia zysku ma drugorzędne znaczenie, jeżeli ma je w ogóle)<sup>(29)</sup>. Wydaje się zatem, że argumenty podniesione przez RAS w celu uzasadnienia rekompensaty z tytułu obsługi dwóch tras łączących Sardinie z Włochami kontynentalnymi są sprzeczne.
- (169) Komisja zauważa ponadto, że dany środek może być zgodny z testem inwestora prywatnego tylko wówczas, gdy opiera się na solidnych perspektywach rentowności dla beneficjenta. RAS twierdzi, że procedura i działania, które zastosował przed podjęciem decyzji o powierzeniu spółce Saremar obsługi przedmiotowych tras, są porównywalne z procedurą i działaniami prywatnego podmiotu gospodarczego w podobnych okolicznościach.

<sup>(29)</sup> Zob., *mutatis mutandis*, wyrok z dnia 24 października 2013 r. w sprawach połączonych C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P Land Burgenland przeciwko Komisji, dotychczas nieopublikowany w Zb.Orz., pkt 56.

W trakcie postępowania Komisji nie przedstawiono jednak biznesplanu ani badania rynku, jakie rzekomo zrealizowała spółka Saremar przed otrzymaniem wsparcia publicznego, chociaż to do państwa członkowskiego należy przedstawienie obiektywnych dowodów na to, że rekompensatę z tytułu obsługi dwóch tras łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi należy przypisać państwu działającemu w charakterze akcjonariusza<sup>(30)</sup>. Wprost przeciwnie, w piśmie z dnia 26 września 2013 r. RAS potwierdził, że chociaż w decyzji nr 36/6 przewidziano przygotowanie biznesplanu, w odniesieniu do obsługi tras latem 2012 r. żaden tego rodzaju plan nie został przygotowany. Jeżeli chodzi zatem przynajmniej o sezon letni 2012 r., RAS podjął decyzję o wznowieniu obsługi dwóch tras przed przygotowaniem przez spółkę Saremar jakiegokolwiek biznesplanu. Ponadto zgodnie z bilansem spółki Saremar i jak potwierdziła spółka Saremar w ramach krajowego postępowania cywilnego, obsługa dwóch tras w sezonie letnim 2011 r. przynosiła straty, nie może zatem stanowić racjonalnego uzasadnienia decyzji o dalszej obsłudze tych samych tras w 2012 r., w szczególności w świetle braku biznesplanu lub prognoz wykazujących, że trasy te zaczęłyby przynosić znaczne zyski w przyszłości. Podsumowując, Komisja stwierdza, że rekompensaty z tytułu obsługi dwóch tras łączących Sycylię z Włochami kontynentalnymi nie można przypisać państwu działającemu w charakterze akcjonariusza, a w rezultacie nie jest ona zgodna z testem prywatnego inwestora.

- (170) Jeżeli chodzi o domniemane spełnienie kryteriów Altmark, Włochy utrzymują, że zdefiniowaną misją publiczną była obsługa wspomnianych wyżej dwóch tras kabotażowych po przystępnych stawkach<sup>(31)</sup>. W tym kontekście Komisja zauważa, że usługi można uznać za UOIG tylko wówczas, gdy przy braku rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych nie byłyby one świadczone przez rynek w sposób zadowalający i na warunkach (takich jak cena) podobnych do warunków określonych przez organy publiczne<sup>(32)</sup>. Według RAS powierzenie spółce Saremar tymczasowej obsługi dwóch tras było środkiem krótkoterminowym, do momentu ustanowienia skuteczniejszych działań naprawczych mających na celu wyeliminowanie niedoskonałości rynku w zakresie zapewnienia przystępnych cenowo połączeń między Sycylią a Włochami kontynentalnymi.
- (171) Chociaż obsługi dwóch tras łączących z częścią kontynentalną nie uznano wyraźnie za UOIG, akty powierzenia odnoszą się do przystępności taryf jako do ogólnego warunku wstępnego działalności. Podczas całego formalnego postępowania wyjaśniającego RAS i spółka Saremar obstawały przy uzasadnianiu środka jako UOIG. Wspomniane uzasadnienie jest szczególnie wyraźne w ich uwagach do decyzji z 2012 r., niezależnie od dodatkowego argumentu dotyczącego zgodności z testem inwestora prywatnego.
- (172) Poniżej Komisja zbada domniemane spełnienie warunków określonych przez Trybunał w wyroku w sprawie Altmark, aby ustalić, czy rekompensata wypłacona spółce Saremar z tytułu świadczenia usług publicznych stanowi korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Wspomniane warunki mają charakter łączny, co oznacza, że jeżeli chociaż jeden z nich nie jest spełniony, uznaje się, że rekompensata przynosi beneficjentowi korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Warunki te można podsumować w następujący sposób:
- przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem obowiązków świadczenia usług publicznych i obowiązki te powinny być jasno określone (Altmark 1);
  - parametry, na których podstawie obliczana jest rekompensata, muszą zostać ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób (Altmark 2);
  - rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków (Altmark 3),
  - jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie obowiązków świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich obowiązków, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych obowiązków (Altmark 4).

<sup>(30)</sup> Przytoczone sprawy połączone C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, pkt 57.

<sup>(31)</sup> Jak potwierdził krajowy organ ds. konkurencji, sardyńskie porty Olbia i Golfo Aranci można uznać za substytucyjne z punktu widzenia popytu. To samo dotyczy liguryjskich portów Genua i Vado Ligure.

<sup>(32)</sup> Zob. pkt 47 i 48 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

**Altmark 2**

- (173) W celu zapewnienia jasności w niniejszym przypadku Komisja uznaje, że bardziej odpowiednie jest rozpoczęcie analizy od drugiego warunku Altmark.
- (174) W tym względzie Komisja zauważa, że parametry obliczenia rekompensaty nie zostały wcześniej ustalone. W rzeczywistości w aktach powierzenia, a mianowicie w decyzji nr 25/69, decyzji nr 48/65 i w decyzji nr 36/6 w odniesieniu do trasy Golfo Aranci–Civitavecchia oraz w decyzji nr 27/4 i decyzji nr 36/6 w odniesieniu do trasy Vado Ligure–Porto Torres, nie umieszczono jakiegokolwiek wyraźnego odniesienia do żadnej rekompensaty, która miała zostać przyznana spółce Saremar z tytułu obsługi przedmiotowych tras. Sam RAS przyznał, że początkowo nie przewidziano żadnej rekompensaty, ponieważ trasy uznawano za ekonomicznie rentowne, a spółka Saremar miała eksploatować te trasy tak, aby osiągnąć równowagę ekonomiczną. Zamiarem RAS nie było zapewnienie spółce Saremar rekompensaty za świadczenie przedmiotowych usług. Ponieważ po pierwsze nie przewidywano żadnej rekompensaty z tytułu obsługi przedmiotowych dwóch tras i po drugie spółce Saremar przyznano pole manewru w zakresie precyzyjnego dostosowywania taryf w celu osiągnięcia rentowności, Komisja nie może uznać, że parametry obliczenia przedmiotowej (nieistniejącej) rekompensaty zostały ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób.
- (175) Jak wynika z decyzji nr 20/57, obowiązek prowadzenia oddzielnej rachunkowości miał na celu zagwarantowanie zapewnienia przez spółkę Saremar równowagi ekonomicznej w zakresie obsługi tras, a nie ustalenie parametrów przyszłej hipotetycznej rekompensaty, która w rzeczywistości była od początku wykluczona.
- (176) RAS podjął decyzję o przyznaniu spółce Saremar rekompensaty z tytułu obsługi przedmiotowych dwóch tras dopiero w dniu 7 sierpnia 2012 r., a zatem mechanizm rekompensaty przygotowano *ex post*, po wystąpieniu deficytu w zakresie obsługi tras. Jak już wspomniano, nie można było ustalić *ex ante* ani wysokości rekompensaty, ani parametrów jej obliczenia, ponieważ obsługę dwóch tras, uważanych za „główne linie komercyjne i turystyczne”<sup>(33)</sup>, uznawano za rentowną, a spółka Saremar miała eksploatować przedmiotowe trasy zgodnie z zasadami równowagi ekonomicznej. Komisja przypomina, że w aktach powierzenia wyraźnie ustalono swobodę spółki Saremar w zakresie dostosowywania taryf, tak aby zapewnić rentowność obsługi dwóch tras. Komisja zauważa ponadto, że spółka Saremar nie tylko miała prawo zmieniać taryfy zgodnie z celem osiągnięcia rentowności, ale faktycznie tego dokonała. W szczególności we wniosku spółki Saremar dotyczącym taryf na trasie Porto Torres–Vado Ligure w 2012 r. wspomniano, że proponowane taryfy są nieco wyższe w porównaniu z taryfami, które stosowano na tej samej trasie w 2011 r., aby umożliwić spółce osiągnięcie rentowności. Na podstawie proponowanej taryfy spółka Saremar przewidywała wówczas uzyskanie na trasie nadwyżki w wysokości [...] (\*) EUR.
- (177) Ponadto w decyzji nr 36/6 stwierdzono, że „obowiązek utrzymania równowagi ekonomicznej w celu uniknięcia przyznawania środków pomocy niezgodnych z rynkiem wewnętrznym nie pozwala na natychmiastowe uruchomienie innych tras”. Już w momencie wydawania aktów powierzenia było zatem jasne, że RAS nie zamierza przyznawać żadnej rekompensaty z tytułu obsługi przedmiotowych dwóch tras. Ponadto jasne jest także, że już wówczas RAS miał świadomość, że w świetle aktualnej sytuacji na rynku dotacje przyznane na obsługę tras kabotażowych łączących z Włochami kontynentalnymi zostaną prawdopodobnie uznane za pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Włoski Trybunał Obrachunkowy w swoim sprawozdaniu dotyczącym sprawozdań finansowych RAS za 2012 r. stwierdził: „obsługa dwóch tras [...], która nie spełnia obowiązku utrzymania równowagi ekonomicznej w celu uniknięcia przyznania pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym, jak przewidziano w decyzji nr 48/65 z 2011 r. przyniosłaby bez wypłacenia 10 mln EUR przez Region deficyt przekraczający 13 mln EUR”<sup>(34)</sup>.
- (178) Ponadto, jak wyjaśniono poniżej w odniesieniu do analizy pierwszego warunku Altmark, Komisja uważa, że przez część okresu będącego w niniejszej decyzji przedmiotem analizy spółce Saremar nie powierzono obowiązku wyraźnego określenia poziomu taryf, który będzie uznawany za przystępny. W związku z faktem, że parametry obliczenia rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usługi publicznej w zakresie przystępnych taryf muszą być koniecznie powiązane z poziomem taryf uznawanym za przystępny oraz że dany poziom nie zawsze był w niniejszym przypadku jasno określony, parametrów obliczania rekompensaty nie można uznać za ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób.

<sup>(33)</sup> Decyzja nr 27/4.

(\*) Dane objęte obowiązkiem tajemnicy służbowej.

<sup>(34)</sup> Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, s. 360, dokument dostępny pod adresem: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sezioni\\_riunite/sezioni\\_riunite\\_regione\\_sardegna/2013/relazione\\_parifixa.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf).

- (179) Podsumowując, Komisja uważa, że w niniejszym przypadku drugiego warunku Altmark nie można uznać za spełniony, a zatem rekompensata stanowiła dla spółki Saremar korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

### Altmark 1

- (180) Komisja ma także poważne wątpliwości, jeżeli chodzi o spełnienie pierwszego warunku Altmark.
- (181) W tym względzie należy zauważyć, że nie ma jednolitej i dokładnej definicji usługi, która może stanowić UOIG na mocy prawa Unii, w rozumieniu pierwszego warunku Altmark lub w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE <sup>(35)</sup>. Pkt 46 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym <sup>(36)</sup> ma następujące brzmienie:

„Przy braku szczegółowych unijnych reguł definiujących zakres istnienia UOIG państwa członkowskie dysponują dużą swobodą przy definiowaniu określonej usługi jako UOIG i przy przyznawaniu usługodawcy rekompensaty. Kompetencje Komisji w tym zakresie są ograniczone do sprawdzania, czy odnośne państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu przy definiowaniu określonej usługi jako UOIG oraz do oceny wszelkiej pomocy państwa związanej z odnośną rekompensatą. Gdy istnieją szczegółowe reguły unijne, ograniczają one jeszcze bardziej swobodę przysługującą państwom członkowskim, bez uszczerbku dla spoczywającego na Komisji obowiązku sprawdzenia, czy UOIG prawidłowo zdefiniowano na potrzeby kontroli pomocy państwa”.

- (182) Organy krajowe mogą zatem przyjąć stanowisko, że niektóre usługi są świadczone w ogólnym interesie gospodarczym i muszą być świadczone w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej w celu zapewnienia ochrony interesu publicznego, aby zagwarantować ich świadczenie na wymaganym poziomie lub zgodnie z wymaganymi warunkami, w przypadku gdy mechanizmy rynkowe nie są wystarczające.
- (183) W omawianym przypadku domniemaną misją publiczną zdefiniowaną przez Włochy była obsługa dwóch tras kabotażowych łączących Włochy kontynentalne z Sardinia, a mianowicie Civitavecchia–Olbia/Golfo Aranci i Vado Ligure–Porto Torres, po przystępnych stawkach.



- (184) W dziedzinie kabotażu szczegółowe przepisy unijne regulujące obowiązki świadczenia usługi publicznej określono w rozporządzeniu dotyczącym kabotażu morskiego, a do celów zbadania potencjalnej pomocy państwa dla przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego – w wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (zwanych dalej „wytycznymi w sprawie transportu morskiego”) <sup>(37)</sup>.

<sup>(35)</sup> Sprawa T-289/03 BUPA i inni przeciwko Komisji, Zb.Orz 2008, s. II-81, pkt 96. Zob. także opinia rzecznika generalnego Tizzano w sprawie C-53/00 Ferring, Rec. 2001 s. I-9069 i opinia rzecznika generalnego Jacobsa w sprawie C-126/01 GEMO, Rec. 2003, s. I-13769.

<sup>(36)</sup> Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

<sup>(37)</sup> Komunikat Komisji C(2004)43 – Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3).

(185) Artykuł 4 ust. 1 rozporządzenia dotyczącego kabotażu morskiego stanowi:

„Państwo członkowskie może przyjmować zamówienia na usługi publiczne lub nakładać obowiązek świadczenia usług publicznych jako warunek prowadzenia usług kabotażowych, na spółki żeglugowe uczestniczące w świadczeniu regularnych usług na, z i między wyspami. Zawsze wtedy, gdy państwo członkowskie przyjmuje zamówienia na usługi publiczne lub nakłada obowiązek świadczenia usług publicznych, postępować będzie, stosując zasadę niedyskryminowania wobec armatorów Wspólnoty”.

(186) Zgodnie z sekcją 9 wytycznych w sprawie transportu morskiego „można nałożyć zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej lub składać zamówienia publiczne na usługi dla usług przewidzianych w art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92”, tj. regularnych usług na wyspy, z wysp i między wyspami.

(187) Z utrwalonego orzecznictwa wynika, że obowiązki świadczenia usługi publicznej mogą być nakładane, jeżeli uzasadnia je potrzeba zapewnienia odpowiednich regularnych usług w zakresie transportu morskiego, których świadczenia nie mogą zapewnić same mechanizmy rynkowe<sup>(38)</sup>. W komunikacie dotyczącym interpretacji rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego<sup>(39)</sup> potwierdzono, że „do państw członkowskich (w tym w stosownych przypadkach do organów regionalnych i lokalnych) należy określenie, które trasy wymagają obowiązków świadczenia usługi publicznej. W szczególności obowiązki świadczenia usługi publicznej można przewidzieć w odniesieniu do regularnych usług kabotażu wyspowego w przypadku niedoskonałości rynku w zakresie świadczenia odpowiednich usług”. Ponadto w art. 2 pkt 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego obowiązki świadczenia usługi publicznej zdefiniowano jako zobowiązania, jakich zainteresowany armator, jeżeli brałby on pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłby lub nie przyjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach.

(188) Jak wspomniano powyżej, RAS uważa, że w niniejszym przypadku obowiązki świadczenia usługi publicznej nałożono w zakresie, w jakim od spółki Saremar wymaga się stosowania przystępnych stawek na dwóch trasach kabotażowych łączących z Włochami kontynentalnymi. W poniższej tabeli przedstawiono dokładnie szczegółowe taryfy, które spółka Saremar stosowała na trasach, zgodnie z aktami powierzenia. W odniesieniu do 2012 r. w związku z faktem, że w aktach powierzenia nie wspomniano żadnych dokładnych taryf, uwzględniono taryfy zaproponowane RAS przez spółkę Saremar.

Tabela 3

**Taryfy pasażerskie (miejsce na pokładzie) określone w aktach powierzenia**

	Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia	Vado Ligure–Porto Torres
Sezon letni 2011 r.	(Decyzja nr 25/69) — 21 EUR w dniach 15 czerwca–15 lipca i 1–15 września — 35 EUR w dniach 16 lipca–31 sierpnia	(Decyzja nr 27/4) — 35 EUR w dniach 22 czerwca–15 lipca i 1–15 września — 40 EUR w dniach 16 lipca–31 sierpnia  W przypadku rezydentów Sardynii zastosowanie miałyby zniżka w wysokości 15 %.
Sezon zimowy 2012 r.	(Decyzja nr 48/65) — Spółka Saremar miała stosować taryfę obowiązującą poza sezonem pobieraną w 2011 r. (tj. 21 EUR).	<i>brak obsługi</i>
Sezon letni 2012 r.	— 21 EUR w dniach 16 stycznia–30 maja, w czerwcu i w lipcu (od poniedziałku do czwartku) i w dniach 3 września–31 grudnia 2012 r. — 25 EUR w czerwcu i w lipcu (od piątku do niedzieli), w dniach 30 i 31 lipca, 1 i 2 września — 35 EUR w dniach 1–31 sierpnia	— 35 EUR (30 EUR w przypadku rezydentów) w dniach 1–14 czerwca i 3–15 września — 38 EUR (33 EUR w przypadku rezydentów) w dniach 15 czerwca–13 lipca — 44 EUR (38 EUR w przypadku rezydentów) w dniach 14 lipca–2 września

<sup>(38)</sup> Wyrok Trybunału w sprawie C-205/1999 Analir i inni, Rec. 2001, s. I-1271.

<sup>(39)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów uaktualniający i korygujący komunikat dotyczący interpretacji rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski), COM(2003) 595 final, 22 grudnia 2003 r.

- (189) Komisja zauważa, że akty powierzenia nie nakładają innych obowiązków świadczenia usługi publicznej, jeżeli chodzi o częstotliwość, zdolności przewozowe lub regularność usług (mieszanych) oferowanych przez spółkę Saremar, z ewentualnym wyjątkiem decyzji nr 48/65 w sprawie rozpoczęcia świadczenia usługi na trasie Olbia–Civitavecchia w sezonie zimowym 2012 r., w której określono, że spółka Saremar ma obowiązek codziennej obsługi trasy *promami wycieczkowymi*. W toku postępowania wyjaśniającego władze włoskie nie zgłosiły także Komisji nałożenia na spółkę Saremar innych wymogów, które nie zostały określone we wspomnianych powyżej aktach powierzenia.
- (190) Komisja uważa, że obowiązek stosowania przystępnych taryf, nawet rozpatrywany osobno, można uznać za obowiązek świadczenia usługi publicznej, a zatem że realizowany w niniejszym przypadku cel leżący w interesie publicznym może być uzasadniony, w szczególności w kontekście podwyżki cen usług transportu pasażerskiego łączącego z wyspą latem 2011 r., w zakresie w jakim można uznać, że rynek nie oferował już porównywalnej usługi po takich taryfach.
- (191) W celu sprawdzenia istnienia obowiązków świadczenia usługi publicznej powierzonych spółce Saremar i konieczności wypłacania spółce rekompensaty z tytułu dodatkowych kosztów poniesionych w związku ze spełnianiem tych obowiązków, Komisja musi zatem zbadać:
- a) po pierwsze, czy usługa byłaby nieodpowiednia, gdyby jej świadczenie pozostawiono samym mechanizmom rynkowym w świetle nałożonego przez państwo członkowskie wymogu świadczenia usługi publicznej w przy przystępnych taryfach; oraz
  - b) po drugie, czy operatorowi faktycznie powierzono obowiązki świadczenia usługi publicznej, które były jasno określone.
- (192) W oparciu o opisane szczegółowo poniżej przesłanki Komisja stwierdza, że w niniejszym przypadku wspomniane warunki nie zostały w pełni spełnione.

#### Sezony letnie 2011 i 2012

- (193) Latem 2011 r., kiedy spółce Saremar powierzono obsługę dwóch tras, czterech innych operatorów świadczyło regularne usługi na trasie Civitavecchia–Olbia, a trzech na trasie Genua–Porto Torres<sup>(40)</sup>. Ponadto spółka Tirrenia oferowała usługi podobne do usług świadczonych przez spółkę Saremar, które spełniały dość nieprecyzyjne zobowiązania przewidziane w akcie (aktach) powierzenia. W istocie, jak opisano szczegółowo powyżej, do lipca 2012 r. spółka Tirrenia świadczyła usługi mieszane zarówno na trasie Genua–Porto Torres, jak i na trasie Civitavecchia–Olbia w ramach systemu usług publicznych podlegającego obowiązkowi świadczenia usługi publicznej w zakresie rodzaju statku, częstotliwości usługi i obniżonych taryf dla rezydentów Sardynii oraz szczególnych kategorii zawartych w początkowych konwencjach (zob. motyw 14 powyżej). Pierwotnie w początkowej konwencji, która obowiązywała do czerwca 2012 r., także określono obowiązki świadczenia usługi publicznej w zakresie taryf w celu zagwarantowania przystępności przedmiotowych usług. W związku z faktem, że na niektórych trasach, a w szczególności na dwóch trasach, których dotyczy ocena, „występował szczególnie duży ruch”, władze włoskie podjęły decyzję o zawieszeniu obowiązków w zakresie taryf nałożonych na grupę Tirrenia w sezonie letnim (z wyjątkiem taryf dla rezydentów i innych obowiązków dotyczących częstotliwości i typu statków) w celu zapewnienia spółce Tirrenia pełnej swobody handlowej w zakresie cen oferowanych jej klientom<sup>(41)</sup>. Taką samą swobodę handlową przyznano spółce Tirrenia/CIN na podstawie nowej konwencji w odniesieniu do taryf na przedmiotowych dwóch trasach od lipca 2012 r.<sup>(42)</sup> Wybór, aby pozostawić spółkom Tirrenia i Tirrenia/CIN swobodę w zakresie ustalania cen w sezonie letnim, kiedy notuje się duży ruch i kilka innych przedsiębiorstw żeglugowych obsługuje te trasy, nie jest zatem przypadkowym wyborem władz włoskich, ale wynikiem oceny stosowności usług świadczonych przez mechanizmy rynkowe w tym okresie roku. Fakt, że sam RAS uważał początkowo, iż spółka Saremar może obsługiwać dwie trasy, oferując przystępne ceny i osiągając równowagę ekonomiczną, sugeruje, że warunki rynkowe na tych trasach pozwalają mechanizmom rynkowym oferować zadowalające usługi, zwłaszcza latem, gdy ruch jest szczególnie duży.
- (194) Z drugiej strony RAS nie przedstawił żadnego obiektywnego uzasadnienia powodu, dla którego usługi świadczone już przez spółkę Tirrenia na podstawie początkowej konwencji, która w momencie powierzenia usług spółce Saremar została już przedłużona, nie byłyby odpowiednie w celu zagwarantowania ciągłości terytorialnej. Argument podniesiony przez RAS w odniesieniu do podwyżki cen zanotowanej w 2011 r. nie ma w tym

<sup>(40)</sup> Decyzja krajowego organu ds. konkurencji w sprawie połączenia spółek Tirrenia i CIN, tabela 3.

<sup>(41)</sup> Decyzja krajowego organu ds. konkurencji w sprawie połączenia spółek Tirrenia i CIN, pkt 45.

<sup>(42)</sup> Decyzja krajowego organu ds. konkurencji w sprawie połączenia spółek Tirrenia i CIN, pkt 46.



kontekście znaczenia. W rzeczywistości decyzja krajowego organu ds. konkurencji w sprawie podwyżki cen przewozów na Sycylię/z Sycylii nakładała kary tylko na operatorów prywatnych za naruszenie art. 101 TFUE. W decyzji krajowego organu ds. konkurencji wyjaśniono, że chociaż spółka Tirrenia także podwyższyła w pewnym zakresie ceny w okresie odniesienia, podwyżka ta była znacznie niższa niż podwyżka konkurentów prywatnych.

- (195) Jeżeli chodzi o argument RAS, zgodnie z którym nałożenie obowiązków świadczenia usługi publicznej było uzasadnione niepewnością dotyczącą procesu prywatyzacji spółki Tirrenia, Komisja zauważa, że początkową konwencję przedłużono do zakończenia procesu prywatyzacji już w 2010 r. W rezultacie jakiegokolwiek opóźnienie sprzedaży części spółki, która świadczyła usługi publiczne, nie mogło spowodować przerwy w obsłudze stosownych tras.
- (196) Jeżeli chodzi o sezon letni 2012 r., decyzją nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r. spółce Saremar powierzono obsługę tras Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia i Vado Ligure–Porto Torres w dniach 15 maja–15 września 2012 r. RAS twierdził, że decyzję o wznowieniu obsługi tras w 2012 r. oparto na perspektywach rentowności popartych wynikami zanotowanymi latem 2011 r. Obie trasy obsługiwano faktycznie od dnia 1 czerwca 2012 r.
- (197) Od lipca 2012 r., kiedy weszła w życie nowa konwencja między państwem włoskim i spółką CIN, spółkę Tirrenia na dwóch trasach zastąpiła spółka Tirrenia/CIN. W nowej konwencji określono minimalne częstotliwości i zdolność przewozową, jak również maksymalne ceny na sezon zimowy oraz obniżone taryfy dla rezydentów Sardynii i specjalnych kategorii przez cały rok.
- (198) RAS utrzymuje, że obsługa niektórych tras w sezonie letnim na podstawie nowej konwencji, w tym dwóch tras będących przedmiotem oceny, nie podlega obowiązkowi świadczenia usługi publicznej w zakresie taryf w celu zagwarantowania przystępności usługi. Według krajowego organu ds. konkurencji Ministerstwo Infrastruktury i Transportu potwierdziło w istocie, że chociaż w nowej konwencji określono szczegółowe (maksymalne) taryfy na cały rok, w tym w okresie od czerwca do września, jak również specjalne taryfy dla rezydentów Sardynii, obsługa przedmiotowych tras w tym okresie wykracza poza zakres nowej konwencji, w związku z czym nie mają zastosowania żadne obowiązki świadczenia usługi publicznej. Spółka CIN obsługuje zatem trasy Genua–Porto Torres i Civitavecchia–Olbia na warunkach handlowych w dniach 1 czerwca–30 września.
- (199) Oprócz informacji podkreślonych już powyżej w motywach 193–194 Komisja zauważa, że w czerwcu 2012 r. krajowy organ ds. konkurencji wydał decyzję warunkową zezwalającą na połączenie spółek Tirrenia i CIN. W decyzji nałożono na strony szczegółowe warunki, między innymi dotyczące taryf stosowanych na przedmiotowych trasach. W szczególności w sezonie letnim 2012 r. spółka CIN i spółka Moby miały zachować na trasach Civitavecchia–Olbia, Genua–Porto Torres i Genua–Olbia poziom taryf pozwalający utrzymać średni dochód jednostkowy uzyskany przez spółkę Moby latem 2009 r. (pomijając wzrost bezpośrednio spowodowany wzrostem kosztów bunkrowania). Latem 2013 r. spółki CIN i Moby miały utrzymać średni dochód jednostkowy z 2012 r. Ponadto w przypadku rezydentów w sezonie letnim 2012 i 2013 r. miały obowiązywać specjalne stawki dyskontowe.
- (200) Decyzją krajowego organu ds. konkurencji w sprawie połączenia zapewniono zatem niestosowanie przez spółkę Tirrenia/CIN zbyt wysokich taryf na przedmiotowych dwóch trasach. Prawdą jest, że gdy RAS powierzał spółce Saremar obsługę dwóch tras decyzją nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r., nie mógł znać ewentualnych warunków, które nałoży krajowy organ ds. konkurencji. Pozostaje jednak faktem, że we wrześniu 2011 r. spółka Tirrenia miała nadal obowiązek świadczyć na przedmiotowych trasach całoroczne usługi mieszane na podstawie przedłużenia starej konwencji i że w sezonie letnim na trasach było obecnych wielu operatorów. Podobnie władze włoskie podjęły już decyzję, że nie ma potrzeby nakładać obowiązków taryfowych na spółkę Tirrenia, uwzględniając warunki rynkowe w sezonie letnim.
- (201) W dniu 18 czerwca 2013 r. krajowy organ ds. konkurencji wszczął postępowanie wyjaśniające w sprawie nieprzestrzegania latem 2012 r. przez spółki Tirrenia i Moby stosownych warunków nałożonych decyzją krajowego organu ds. konkurencji w sprawie połączenia spółek Tirrenia i CIN. RAS i spółka Saremar twierdziły, że wystarczy to, aby dowieść, iż taryfy stosowane przez konkurentów na przedmiotowych trasach nie spełniały wymogu przystępności nałożonego przez RAS. Komisja nie może przyjąć tego argumentu. Obsługę dwóch tras latem 2012 r. powierzono spółce Saremar decyzją nr 36/6 z dnia 1 września 2011 r., która poprzedza rozpoczęcie rezerwacji na sezon letni 2012 r. RAS nie mógł zatem w momencie powierzenia przewidzieć, że strony podwyższą taryfy, ewentualnie naruszając decyzję krajowego organu ds. konkurencji.

- (202) Ponadto Komisja uważa, że nawet gdyby przyjęto argument RAS, zgodnie z którym spółka CIN nie była w jakikolwiek sposób zobowiązana do utrzymania przystępnych taryf w sezonie letnim, oznaczałoby to, że obowiązki świadczenia usługi publicznej po przystępnych taryfach byłyby raczej uzasadnione w sezonie letnim, a nie w okresie od stycznia do maja 2012 r. Argument ten nie uzasadniałby zatem nałożenia obowiązków świadczenia usługi publicznej w sezonie zimowym.
- (203) Ponadto porównanie cen oferowanych (pasażerom) przez spółki Tirrenia i Saremar na przedmiotowych dwóch trasach pokazuje, że taryfy na trasie Olbia–Civitavecchia w sezonie letnim były porównywalne. Na trasie Vado Ligure–Porto Torres taryfy spółki Saremar były niższe od taryf spółki Tirrenia.

Tabela 4

**Taryfy pasażerskie (miejsce na pokładzie) na trasie Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia**

	Saremar	Tirrenia/CIN
Sezon letni 2011 r.	— 21 EUR w dniach 15 czerwca–15 lipca i 1–15 września — 35 EUR w dniach 16 lipca–31 sierpnia 2011 r.	21,68 EUR (21,46 EUR w przypadku rezydentów).
Sezon letni 2012 r.	— 21 EUR w dni powszednie w czerwcu i w lipcu oraz w dniach 3–15 września — 25 EUR w dni powszednie w czerwcu i w lipcu oraz w dniach 30, 31 lipca i 1, 2 września — 35 EUR w sierpniu	21,68 EUR (21,46 EUR)

Tabela 5

**Taryfy pasażerskie (miejsce na pokładzie) na trasie Genua (Vado Ligure)–Porto Torres**

	Saremar	Tirrenia/CIN
Sezon letni 2011 r.	— 35 EUR (29,75 EUR) w dniach 22 maja–15 lipca i 1–15 września — 40 EUR (36 EUR) w dniach 16 lipca–31 sierpnia	53,63 EUR (37,18 EUR)
Sezon letni 2012 r.	— 35 EUR (30 EUR) w dniach 1–14 czerwca i 3–15 września — 38 EUR (33 EUR) w dniach 15 czerwca–13 lipca — 44 EUR (38 EUR) w dniach 14 lipca–2 września	53,63 EUR (37,18 EUR)

- (204) Komisja uważa zatem, że władze włoskie nie wykazały istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne w odniesieniu do nałożenia na spółkę Saremar obowiązku stosowania przystępnych taryf w sezonie letnim 2011 i 2012 r. W każdym razie taryfy stosowane przez spółkę Saremar na trasie Olbia–Civitavecchia były porównywalne, a niekiedy wyższe niż taryfy oferowane już przez spółki Tirrenia i Tirrenia/CIN przy braku wymogów dotyczących usług publicznych w zakresie poziomu taryf.

## Sezon zimowy

- (205) W 2011 r. spółka Saremar zaprzestała obsługi trasy Olbia–Civitavecchia od października do grudnia 2011 r. Obsługę wznowiono zimą 2012 r., w dniach 16 stycznia 2012 r.–31 maja 2012 r. W tym samym czasie spółka Tirrenia obsługiwała przedmiotową trasę w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej nałożonych przez początkową konwencję, która dotyczyła także taryf, jakie musiała oferować spółka Tirrenia. RAS nie przedstawił żadnego jasnego uzasadnienia konieczności istnienia obowiązków świadczenia usługi publicznej w zakresie taryf, do których to obowiązków miała się stosować spółka Saremar na przedmiotowej trasie w sezonie zimowym.
- (206) Ponadto porównanie taryf spółki Saremar i taryf oferowanych przez spółkę Tirrenia pokazuje, że taryfy spółki Saremar nie były niższe. Nie można zatem uznać, że obowiązki taryfowe nałożone na spółkę Saremar miały spełniać zapotrzebowanie na usługi publiczne, którego nie spełniały obowiązki nałożone już na spółkę Tirrenia.

Tabela 6

**Taryfy pasażerskie (miejsce na pokładzie) na trasie Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia**

	Saremar	Tirrenia/CIN
Sezon zimowy 2012 r.	21 EUR.	— 19,79 EUR (18,16 EUR) poza sezonem — 20,61 EUR (19,98 EUR) w sezonie pośrednim <sup>(1)</sup> — 21,68 EUR (21,46 EUR) w sezonie <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Maksymalnie 40 rejsów w każdym kierunku w ciągu roku.

<sup>(2)</sup> Maksymalnie 40 rejsów w każdym kierunku w okresie czerwiec–wrzesień, w okresie Świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy.

## Transport towarowy

- (207) Jeżeli chodzi o taryfy transportu towarowego, Komisja zauważa, że spółkom Tirrenia i Tirrenia/CIN powierzono obowiązek świadczenia na przedmiotowych dwóch trasach usług mieszanych. Ponadto usługi transportu towarowego w 2011 r. oferowało pięciu operatorów (w tym spółka Saremar) na trasie Olbia–Civitavecchia, a trzech na trasie Vado Ligure–Porto Torres.
- (208) RAS nie przedstawił żadnych wyjaśnień dotyczących powodu, dla którego taryfy transportu towarowego oferowane przez spółkę Tirrenia i innych operatorów na przedmiotowych trasach były nieodpowiednie w celu zaspokojenia potrzeb transportowych Sardynii, ani nie podał Komisji żadnych informacji porównawczych dotyczących taryf towarowych stosowanych przez spółkę Saremar i jej konkurentów na przedmiotowych trasach. Ponadto wzrost cen stosowanych przez operatorów prywatnych na przedmiotowych trasach, sankcjonowany przez krajowy organ ds. konkurencji, odnosi się tylko do 2011 r. i ogranicza się do taryf pasażerskich. W rezultacie Komisja uważa, że władze włoskie nie wykazały istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne w związku z nałożeniem na spółkę Saremar obowiązków świadczenia usługi publicznej w zakresie transportu towarowego.
- (209) Ponadto Komisja zauważa, że spółka Tirrenia/CIN obsługuje przedmiotowe trasy statkami charakteryzującymi się podobną jakością i zdolnością przewozową co statki spółki Saremar. RAS ani spółka Saremar nie twierdziły w toku postępowania wyjaśniającego, że statki spółki Tirrenia nie spełniały wcześniej określonych norm jakości.
- (210) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że RAS nie wykazał jasno potrzeby nałożenia obowiązków świadczenia usługi publicznej w związku ze stosowaniem przystępnych taryf na przedmiotowych dwóch trasach i zakresie, w jakim dane obowiązki były wymagane.
- (211) Po drugie, aby spełniony został pierwszy warunek Altmark, usługodawcy muszą zostać powierzone wyraźnie określone obowiązki świadczenia usługi publicznej.

- (212) Jeżeli chodzi o definicję misji publicznej w aktach powierzenia w niniejszym przypadku, Komisja zauważa co następuje::
- a) w decyzji nr 20/57 spółce Saremar zalecono sprawdzenie rentowności świadczenia mieszanych usług pasażerskich i towarowych na dwóch z trzech połączeń z częścią kontynentalną. Wyboru konkretnych tras, które miały być obsługiwane, nie dokonywał RAS –pozostawiono go uznaniu operatora. Chociaż RAS utrzymuje, że nałożenie w tym przypadku obowiązków świadczenia usługi publicznej było uzasadnione wzrostem taryf konkurujących operatorów, na spółkę Saremar nie nałożono żadnego szczegółowego obowiązku stosowania obniżonych taryf na trasach, które miały być obsługiwane;
  - b) jeżeli chodzi o trasę Golfo Aranci–Civitavecchia, decyzją nr 25/69 zatwierdzono szczegółowe taryfy, które miały obowiązywać w dniach 15 czerwca 2011 r.–15 września 2011 r. Standardową taryfę na sezon zimowy (w dniach 16 stycznia 2012 r.–15 czerwca 2012 r.) określono w decyzji nr 48/65. W decyzji nr 12/28 dotyczącej obsługi trasy w sezonie letnim 2012 r. RAS wziął jedynie pod uwagę wniosek spółki Saremar dotyczący stosowania różnych taryf poza sezonem, w weekendy i w sezonie oraz trzy rozwiązania alternatywne zaproponowane przez spółkę Saremar w odniesieniu do taryfy stosowanej w sezonie, nie podał jednak dokładnych poziomów taryf, jakie zostały zaproponowane przez operatora. RAS nie podjął również decyzji w sprawie jednej z trzech alternatywnych stawek zaproponowanych przez spółkę Saremar w odniesieniu do obsługi w sezonie. Zamiast tego RAS zalecił spółce Saremar wdrożenie taryfy, która najlepiej równoważy interes publiczny z celem, jakim jest osiągnięcie rentowności;
  - c) taryfy, które miały obowiązywać na trasie Genua (Vado Ligure)–Porto Torres w 2011 r. ustalono w decyzji nr 27/4. Jeżeli chodzi o obsługę trasy w sezonie letnim 2012 r., w decyzji nr 22/14 RAS przyjął wniosek spółki Saremar dotyczący stosowania różnych taryf poza sezonem, w sezonie pośrednim i w sezonie. W przypadku rezydentów Sardynii zastosowanie miałyby zniżka w wysokości 15 %. W przedmiotowej decyzji nie określono jednak dokładnego poziomu taryf, jakie miała stosować spółka Saremar.
- (213) Komisja zauważa zatem, że nawet jeżeli w niektórych z aktów powierzenia w pewnym zakresie uregulowano kwestię taryf, jakie mają być stosowane, jasne jest, że przedmiotowe przepisy odnoszą się tylko do części działalności spółki Saremar. Mające zastosowanie taryfy zostały zatwierdzone wcześniej w odniesieniu do obydwu tras na sezon letni 2011 r. Jeżeli chodzi o obsługę przedmiotowych dwóch tras w sezonie letnim 2012 r., w aktach powierzenia nie określono dokładnych taryf, które miał stosować operator. Na późnym etapie postępowania wyjaśniającego RAS przedłożył Komisji rzeczywiste taryfy, które zostały zaproponowane przez spółkę Saremar i zatwierdzone w sposób dorozumiany decyzją nr 25/69 i decyzją nr 27/4.
- (214) Komisja stwierdza jednak, że spółce Saremar pozostawiono znaczną swobodę w zakresie dostosowania taryf. Spółka Saremar zachowała możliwość dostosowywania taryf do celów zapewnienia rentowności działalności i zadowolenia klientów pod warunkiem wcześniejszego powiadomienia RAS. Komisja zauważa, że UOIG są z natury usługami, które usuwają niedoskonałości rynku, gdy rynek nie świadczy tych usług autonomicznie według standardów wymaganych przez organ publiczny. Chociaż Komisja uważa, że w niektórych przypadkach usługodawcom publicznym można pozostawić pewną elastyczność w zakresie cen, w przypadku gdy domniemany obowiązek świadczenia usługi publicznej łączy się właśnie z koniecznością oferowania przystępnych taryf, organy publiczne muszą określić maksymalne taryfy, jakie może stosować operator, lub połączyć wspomnianą elastyczność z obiektywnymi kryteriami, które pozwalają określić z dostateczną pewnością, jaki poziom taryf można uznawać za przystępny, lub z procedurą uprzedniego zezwolenia przez organ powierzający.
- (215) W niniejszym przypadku przepisy w aktach powierzenia dotyczące mających zastosowanie taryf nie są jednak na tyle dokładne, aby można je było uznać za obowiązki świadczenia usługi publicznej (z wyjątkiem decyzji nr 25/69 i decyzji nr 27/4). Pole manewru zapewnione spółce Saremar nie wiązało się z obiektywnymi kryteriami lub przynajmniej z kryteriami, które zostały zastosowane w obiektywny sposób. Wyraźnie nie spełniono wymogu eksploataowania tras zgodnie z zasadami równowagi ekonomicznej i nie zmierzono poziomu zadowolenia klientów (zgodnie z wiedzą Komisji). Podobnie prawdą jest, że spółka Saremar musiała poinformować RAS o zmianach poziomu taryf, ale nic nie wskazuje na to, aby zgoda RAS była warunkiem zastosowania zmienionej taryfy.
- (216) Spółka Saremar twierdziła w trakcie postępowania cywilnego przed sądem w Genui, że w celu zrekompenzowania strat na dwóch trasach przedsiębiorstwo musiałoby podwyższyć taryfy. W aktach sprawy nie ma jednak dowodu, że starając się realizować cel, jakim jest osiągnięcie rentowności, przedsiębiorstwo w jakimkolwiek momencie zaproponowało podwyższenie taryf, które odrzucił RAS. Przeciwnie, dokumenty w aktach sprawy pokazują, że spółka Saremar – przynajmniej jeżeli chodzi o obsługę trasy Porto Torres–Vado Ligure – podwyższyła taryfy w celu zapewnienia utrzymania rentowności przez przedsiębiorstwo. Wydaje się zatem, że przedsiębiorstwo mogło dowolnie ustalać swoje taryfy.

- (217) Ponadto z analizy aktów powierzenia wynika, że na spółkę Saremar nie nałożono żadnego obowiązku w zakresie taryf w odniesieniu do obsługi trasy Olbia–Civitavecchia w dniach 1–30 maja 2012 r.: taryfę zatwierdzoną decyzją nr 48/65 stosowano do końca kwietnia 2012 r., natomiast taryfa zatwierdzona decyzją nr 12/28 miała zastosowanie od czerwca 2012 r. Z faktu, że nie przerwano obsługi trasy, wynika, iż ceny stosowane przez spółkę Saremar nie podlegały regulacji przynajmniej w maju 2012 r.
- (218) W związku z powyższym Komisja uważa, że spółce Saremar nie powierzono jasnych obowiązków w odniesieniu do poziomu taryf, z wyjątkiem usługi oferowanej w 2011 r. na podstawie decyzji nr 25/69 i decyzji nr 27/4.
- (219) W rezultacie Komisja uważa, że władze włoskie nie wykazały, iż rekompensata spełnia pierwszy warunek Altmark.

### **Altmark 3**

- (220) Zgodnie z trzecim kryterium Altmark wysokość rekompensaty z tytułu wypełnienia obowiązków świadczenia usługi publicznej nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia tych obowiązków, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków.
- (221) W zakresie, w jakim Komisja stwierdziła już, że RAS nie wykazał istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną na przedmiotowych dwóch trasach w odnośnym okresie, Komisja uważa, że spółce Saremar nie przysługiwało otrzymywanie żadnej rekompensaty na podstawie orzecznictwa w sprawie Altmark z tytułu kosztów poniesionych w związku z obsługą tych dwóch tras.
- (222) RAS twierdził jednak, że rekompensata jest niższa niż strata poniesiona przez spółkę Saremar w związku z obsługą tych dwóch tras w latach 2011 – 2012 i ponieważ została obliczona na podstawie oddzielnych rachunków dla tych tras, nie może przynieść korzyści żadnej innej działalności spółki Saremar. Należy zatem uznać, że spełnia trzeci warunek Altmark. Komisja zauważa jednak, że wobec braku jasnej definicji obowiązków nałożonych na spółkę Saremar w ramach całego okresu powierzenia, obliczenie kosztów wynikających z tych obowiązków jest niemożliwe.
- (223) Komisja musi zatem stwierdzić, że nie spełniono także trzeciego warunku Altmark.
- (224) Uwzględniając fakt, że nie spełniono pierwszych trzech warunków Altmark, Komisja stwierdza, że rekompensata przyznana spółce Saremar na mocy ustawy regionalnej nr 15/2012 zapewnia spółce Saremar korzyść gospodarczą.

### **Wniosek**

- (225) Rekompensata przyznana spółce Saremar na mocy ustawy regionalnej nr 15/2012 zapewnia beneficjentowi korzyść gospodarczą.

### **Działania promocyjne**

- (226) Jeżeli chodzi o działania promocyjne, Komisja zauważa po pierwsze, że logo i reklamy umieszczane faktycznie na statkach spółki Saremar nie odnosiły się do obniżki cen usług transportu morskiego, ale miały na celu promowanie Sardynii jako kierunku turystycznego. Powstaje zatem pytanie, czy spółka Saremar otrzymywała za te działania promocyjne wynagrodzenie, które wykraczało poza cenę rynkową.
- (227) RAS twierdzi, że działania promocyjne prowadzone przez spółkę Saremar wyceniono zgodnie z kursem rynkowym. Komisja powinna prawdopodobnie uwzględnić fakt, że spółka Saremar prowadziła te działania zarówno w 2011 r., jak i w 2012 r. Jak wspomniano powyżej, badanie przeprowadzone przez eksperta wyznaczonego przez RAS zostało przedstawione Komisji w sierpniu 2013 r. W badaniu stwierdzono, że wartość rynkowa działań promocyjnych prowadzonych przez spółkę Saremar w latach 2011–2012 wynosiła 2 458 168–2 609 631 EUR. Cena 2 479 000 EUR ustalona przez RAS byłaby w związku z tym uzasadniona.
- (228) W niniejszym przypadku nie było ani otwartej i nieograniczonej procedury przetargowej, ani wyceny *ex ante* przeprowadzonej przez niezależnego eksperta przygotowanej do celów udzielenia zamówienia na usługi, aby zapewnić odpowiednie odzwierciedlenie wartości rynkowej usług w cenie. Ponieważ działania objęte postępowaniem nie były przedmiotem zamówienia, nie można zakładać, że cena zapłacona przez RAS jest zgodna

z warunkami rynkowymi, i wykluczyć tym samym możliwości przyniesienia korzyści spółce Saremar. Sam fakt, że kwotę przyznano początkowo jako rekompensatę za działania promocyjne, które miały być prowadzone wyłącznie w 2011 r., i że spółka Saremar miała nie prowadzić w 2012 r. żadnej reklamy, sugeruje, iż ceny nie oparto na wiarygodnej wycenie kosztów przeprowadzonej *ex ante*.

- (229) Nie można jednak wykluczyć, że w takich przypadkach mogłyby mieć zastosowanie inne metody wyceny, o ile zapewni się, aby cena rzeczywiście zapłacona przez nabywcę na podstawie tych metod odzwierciedlała, na ile to możliwe, wartość rynkową usługi <sup>(43)</sup>.
- (230) RAS istotnie przygotował sprawozdanie z wyceny pokazujące, że usługi wyceniono zgodnie z wartością rynkową. Ekspert zacerpnął wartość rynkową usług świadczonych przez spółkę Saremar na rzecz RAS z punktu odniesienia, w ramach którego średnie koszty reklamy na metr kwadratowy oszacowano na podstawie takich parametrów, jak czas trwania (z uwzględnieniem rabatów za przedłużenie kampanii reklamowej na 2012 r.), rodzaj reklamy (wewnętrzna lub zewnętrzna) i umiejscowienie (duże miasta, znaczny napływ ludności, strefy ruchu).
- (231) Uwzględniając fakt, że wycenę przeprowadzono na podstawie ogólnie przyjętych standardów wyceny, które w niniejszym przypadku obejmują analizę transakcji dotyczących podobnych usług, Komisja uważa, że wycena odzwierciedla odpowiednio wartość rynkową przedmiotowych usług.
- (232) Komisja uważa, że nie może opierać się na sprawozdaniu eksperta zleconym przez sąd w Genui w kontekście postępowania cywilnego, w którym stwierdzono, że działania promocyjne wyceniono zbyt wysoko: w sprawozdaniu nie uwzględniono żadnego punktu odniesienia i nie przedstawiono żadnej wartości rynkowej porównywalnych działań reklamowych. Ponadto nic nie wskazuje na to, by wspomniany ekspert miał odpowiednie doświadczenie w zakresie wykonywania podobnych zadań.
- (233) Na tej podstawie Komisja nie może uznać, że cena zapłacona przez RAS za usługi promocyjne zawiera pomoc państwa.

Pożyczka w wysokości 3 mln EUR i pisma o braku zastrzeżeń

- (234) W motywie 164 powyżej Komisja stwierdziła, że nie doszło do jakiegokolwiek przekazania zasobów państwowych. W szczególności spółka Saremar wykorzystwała początkowo rozważaną linię kredytową w wysokości 3 mln EUR dopiero po wygaśnięciu pierwszego pisma o braku zastrzeżeń, a RAS nie wydał ostatecznie drugiego pisma o braku zastrzeżeń zatwierdzonego decyzją nr 52/119.

Dokapitalizowanie

- (235) RAS twierdził, że (i) środek nie obejmował przekazania nowych zasobów publicznych, ponieważ wiązał się tylko z przekazaniem funduszy, którymi spółka Saremar już dysponowała; (ii) środek był uzasadniony perspektywami rentowności i oparty na przygotowanym *ex ante* biznesplanie; oraz (iii) środek miał na celu zmaksymalizowanie zysków ze sprzedaży i wynikał z sytuacji finansowej poprzedniej spółki dominującej Tirrenia. RAS twierdził, że środek nie łączył się w żaden sposób z obsługą przez spółkę Saremar dwóch tras łączących z częścią kontynentalną, ale raczej ze świadczeniem UOIG na podstawie przedłużonej początkowej konwencji z państwem włoskim.
- (236) W celu ustalenia, czy dokapitalizowanie przyniosło korzyść spółce Saremar, Komisja musi ocenić, czy w podobnych warunkach inwestor prywatny działający w warunkach gospodarki rynkowej dokonałby dopłat do kapitału tej samej wysokości <sup>(44)</sup>, uwzględniając w szczególności dostępne informacje i rozwój sytuacji możliwy do przewidzenia w momencie dokonania tych dopłat <sup>(45)</sup>. Test inwestora prywatnego należy stosować *ex ante*, tj. należy określić, czy w momencie inwestycji inwestor prywatny działający w warunkach gospodarki rynkowej byłby skłonny wnieść taką dopłatę do kapitału. Inwestor prywatny uwzględniłby zagrożenia związane z inwestycją, wymagając większej rentowności w przypadku bardziej ryzykownych inwestycji. Jeżeli na przykład szczegółowe wymogi regulacyjne, takie jak wymogi w zakresie kapitału minimalnego lub płynności, czyniłyby inwestycję nierentowną, inwestor prywatny nie dokonałby inwestycji.

<sup>(43)</sup> Sprawa C-239/09 Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe GmbH & Co. KG przeciwko BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, Zb.Orz. 2010, s. I-13083, pkt 39.

<sup>(44)</sup> Sprawa C-261/89 Włochy przeciwko Komisji, Rec. 1991, s. I-4437, pkt 8; sprawy połączone C-278/92–C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, pkt 21, cytowane powyżej; sprawa C-42/93 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1994, s. I-4175, pkt 13.

<sup>(45)</sup> Zob. pkt 3.1. i 3.2 komunikatu w sprawie kredytu eksportowego, zawiadomienie Komisji dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu EWG [obecnie art. 107 i 108 TFUE] w sprawie udziałów znajdujących się w posiadaniu organów władzy publicznej, Biuletyn WE 9-1984 oraz komunikat Komisji do państw członkowskich – Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 5 dyrektywy Komisji 80/723/EWG w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych w sektorze wytwórczym (Dz.U. C 307 z 13.11.1993, s. 3).

- (237) Decyzję o dokapitalizowaniu spółki Saremar podjęto ostatecznie w dniu 15 czerwca 2012 r., kiedy zgromadzenie akcjonariuszy podjęło decyzję o podwyższeniu kapitału spółki Saremar z 1 209 010,64 EUR na 6 099 961 EUR, z których 824 309,69 EUR wpłacono w dniu 11 lipca 2012 r.
- (238) Uwzględniając fakt, że wydawało się, iż spółka znajduje się w niepewnej sytuacji finansowej, w decyzji z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym inwestor prywatny wymagałby wdrożenia planu w celu przywrócenia rentowności spółki, tak aby mogła ona zapewnić wystarczający zwrot swoim akcjonariuszom. Zainteresowane strony poparły tę opinię w trakcie postępowania wyjaśniającego.
- (239) RAS przedstawił Komisji biznesplan spółki Saremar na lata 2011–2022, zatwierdzony w lipcu 2010 r. Biznesplan ma kluczowe znaczenie, ponieważ inwestor prywatny zapewni zastrzyk nowego kapitału spółce, której kapitał spadł poniżej progu wymaganego prawem, tylko wtedy, gdy spodziewa się wystarczającego poziomu rentowności. Komisja uważa, że biznesplan spółki Saremar na lata 2011–2022 nie opiera się na realistycznych założeniach, ponieważ (i) nie odniesiono się w nim do dokapitalizowania spółki przez akcjonariusza publicznego, a raczej do zastrzyku kapitałowego, który mają wnieść na zasadzie równorzędności przyszły akcjonariusz prywatny i RAS po zakończeniu częściowej prywatyzacji przewidzianej początkowo na listopad 2010 r.; zastrzyk kapitałowy określony w biznesplanie na 2010 r. miał zapewnić jedną trzecią wymaganych środków finansowych na zakup dwóch statków, podczas gdy pozostałe 70 % uzyskano by poprzez spłatę przez spółkę Tirrenia pożyczki w wysokości 11,5 mln EUR na rzecz spółki Saremar (zob. motyw 89 powyżej) i od różnych instytucji finansowych; (ii) obejmuje 12-letni okres obowiązywania nowego zamówienia publicznego na usługi, które ma zostać podpisane z nabywcą spółki i które początkowo miało zostać podpisane pod koniec 2010 r. Plan ten dotyczy zatem tylko środków, które mają zostać wdrożone po częściowej prywatyzacji spółki. Podsumowując, biznesplan przedstawiony przez RAS jest wcześniejszy o około dwa lata od wiążącej decyzji o dokapitalizowaniu spółki Saremar. Tymczasem sytuacja na rynku uległa istotnej zmianie: spółka Tirrenia została dopuszczona do procedury zarządu nadzwyczajnego w sierpniu 2010 r. i uznana za niewypłacalną przez sąd; spółka CIN nabyła następnie dawną spółkę dominującą i w dniu 18 lipca 2012 r. podpisała nową konwencję określającą obowiązki świadczenia usługi publicznej na trasach łączących Sardynię z Włochami kontynentalnymi; prywatyzacja spółki Saremar została opóźniona. Komisja uważa, że inwestor prywatny przed podjęciem decyzji o zasileniu spółki przedmiotowymi kwotami zaktualizowałby swój biznesplan w celu uwzględnienia nowej sytuacji na rynku.
- (240) Zarówno RAS, jak i spółka Saremar potwierdziły, że zastrzyk kapitałowy uzgodniono tak, aby spełniał wymogi regulacyjne, umożliwiając tym samym spółce dalsze prowadzenie działalności gospodarczej. Akta sprawy nie zawierają żadnego dokumentu wykazującego, że RAS uwzględnił perspektywy rentowności spółki w zmienionej sytuacji na rynku w momencie podejmowania decyzji o zasileniu spółki Saremar kapitałem w czerwcu 2012 r.
- (241) Komisja uważa, że spełnienie wymogów regulacyjnych dotyczących kapitału nie byłoby wystarczającym powodem, aby inwestor prywatny zasilił przedsiębiorstwo dodatkowym kapitałem. Zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie stosowania art. 92 i 93 Traktatu EWG [obecnie art. 107 i 108 TFUE] (zwanym dalej „komunikatem w sprawie testu inwestora prywatnego”) <sup>(46)</sup> inwestorzy są często zobowiązani prawnie do wniesienia dodatkowego kapitału do przedsiębiorstw, których kapitał własny zmalał w związku z ciągłymi stratami poniżej określonego poziomu. W odpowiedzi na twierdzenia państw członkowskich, że takich zastrzyków kapitałowych nie można uznać za pomoc, ponieważ wypełniają one po prostu obowiązek prawny, komunikat w sprawie testu inwestora prywatnego stanowi, że inwestorzy prywatni, którzy znaleźliby się w takiej sytuacji, rozważyliby wszystkie inne warianty <sup>(47)</sup> – w tym likwidację lub zmniejszenie nakładów – i wybraliby wariant, który jest najkorzystniejszy pod względem finansowym.
- (242) Do celów oceny zgodności z testem inwestora prywatnego Komisja może uwzględnić tylko informacje, które były dostępne w momencie podejmowania decyzji o dokonaniu inwestycji, w tym o zmianach sytuacji, które można było racjonalnie przewidzieć w danym momencie. Na podstawie informacji dostępnych w stosownym czasie nie wydaje się, aby decyzja o dokapitalizowaniu spółki opierała się na ocenach gospodarczych porównywalnych z ocenami, które w stosownych okolicznościach przeprowadziłby rozsądny inwestor prywatny przed dokonaniem inwestycji w celu określenia jej przyszłej rentowności. Komisja zauważa bowiem, że w momencie podjęcia decyzji o dokapitalizowaniu spółka miała duże trudności finansowe. Ponadto, jak podniósł sam RAS, na wspomnianym etapie nie było pewności, czy państwo będzie nadal przyznawało dotacje na obsługę tras łączących z mniejszymi wyspami i z Korsyką. Co więcej, nie istniała wówczas jakakolwiek ustalona rekompensata mająca na celu pokrycie ewentualnego deficytu operacyjnego związanego z obsługą tras łączących z częścią kontynentalną (którą przyznano dopiero w listopadzie 2012 r.).

<sup>(46)</sup> Komunikat Komisji do państw członkowskich – Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu EWG oraz art. 5 dyrektywy Komisji 80/723/EWG w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych w sektorze wytwórczym (Dz.U. C 307 z 13.11.1993, s. 3).

<sup>(47)</sup> Zob. komunikat Komisji do państw członkowskich – Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu EWG, pkt 36.

- (243) Komisja uważa, że argument RAS, zgodnie z którym kilku inwestorów prywatnych także zasililo kapitałem swoje spółki konkurujące ze spółką Saremar, wspierając tym samym ich przynoszącą straty działalność, nie ma znaczenia w zakresie, w jakim każda decyzja inwestycyjna wymaga osobnej oceny. W momencie dokonywania inwestycji wspomniani inwestorzy prywatni mogli mieć dostęp do pełnych prognoz rentowności. Ponadto dane spółki mogły być w lepszej sytuacji finansowej przed dokapitalizowaniem, co zwiększałoby tym samym prawdopodobieństwo przywrócenia rentowności.
- (244) Komisja musi podobnie odrzucić twierdzenie RAS, zgodnie z którym dokapitalizowanie spółki nie łączyło się w żaden sposób z obsługą przez spółkę Saremar tras łączących z Włochami kontynentalnymi. Jak podkreślał RAS, celem środka było umożliwienie spółce dalszego prowadzenia działalności poprzez przywrócenie kapitału, który zmalał o ponad jedną trzecią, do zatwierdzonych prawnie standardów. Dokapitalizowanie spółki Saremar przyniosło zatem siłą rzeczy korzyści wszystkim rodzajom działalności oferowanym przez to przedsiębiorstwo.
- (245) Komisja stwierdza zatem, że decyzja o dokapitalizowaniu spółki nie jest zgodna z testem prywatnego inwestora, a zatem przynosi spółce Saremar korzyść, której nie otrzymałaby ona w normalnych warunkach rynkowych.

### **Wpływ na wymianę handlową i zakłócanie konkurencji**

- (246) Aby środek finansowy można było uznać za pomoc państwa, musi on mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem. W swojej ocenie tych dwóch warunków Komisja nie jest zobowiązana do wykazania, że pomoc ma rzeczywisty wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi oraz że konkurencja jest rzeczywiście zakłócona, ale ma tylko zbadać, czy pomoc ta może mieć wpływ na taką wymianę handlową i na zakłócenie konkurencji<sup>(48)</sup>. Gdy pomoc przyznana przez dane państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurencyjnych w ramach wewnątrzunijnej wymiany handlowej, należy uznać, że ma ona wpływ na taką wymianę.
- (247) W niniejszym przypadku beneficjent prowadzi działalność w warunkach konkurencji z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportu morskiego w Unii, w szczególności od wejścia w życie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego liberalizującego rynek kabotażu morskiego. W związku z powyższym podlegający kontroli środek może wpływać na wymianę handlową w Unii i zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym. Fakt, że udział spółki Saremar w tym rynku pozostał marginalny, nie ma wpływu na wspomniane ustalenie.

### **7.2. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM**

- (248) Wszystkie środki będące przedmiotem niniejszej decyzji zostały wdrożone przed formalnym zatwierdzeniem ze strony Komisji. W związku z tym władze włoskie nie dopełniły obowiązku stosowania klauzuli zawieszającej na mocy art. 108 ust. 3 TFUE.

### **7.3. ZGODNOŚĆ POMOCY Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM**

- (249) W zakresie, w jakim zidentyfikowane poniżej środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ich zgodność można ocenić w świetle wyjątków przewidzianych w art. 107 ust. 2 i 3 i art. 106 ust. 2 TFUE.
- (250) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości to do państwa członkowskiego należy przedstawienie możliwych podstaw do uznania zgodności danego środka z rynkiem wewnętrznym i wykazania, że spełnione są przesłanki do uznania takiej zgodności<sup>(49)</sup>. RAS uważa, że żaden ze środków w ramach oceny nie stanowi pomocy państwa, i przedstawił możliwe podstawy do uznania zgodności z rynkiem wewnętrznym jedynie w odniesieniu do rekompensaty z tytułu obsługi dwóch tras łączących z częścią kontynentalną i dotacji wypłaconej na działania promocyjne.

<sup>(48)</sup> Zob. przykładowo wyrok Trybunału w sprawie C-372/97 Włochy przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. I-3679, pkt 44.

<sup>(49)</sup> C-364/90 Włochy przeciwko Komisji, Rec. 1993, s. I-2097, pkt 20.



## 7.3.1. REKOMPENSATA Z TYTUŁU OBSŁUGI DWÓCH TRAS ŁĄCZĄCYCH SARDYNIĘ Z WŁOCHAMI KONTYNETALNYMI

- (251) W dniu 31 stycznia 2012 r. wszedł w życie nowy pakiet UOIG. Począwszy od tej daty, zgodność pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych należy badać w związku z decyzją w sprawie UOIG z 2011 r. i kryteriami zasad ramowych UOIG z 2011 r.
- (252) Podobnie jak w przypadku decyzji w sprawie UOIG z 2005 r., decyzja w sprawie UOIG z 2011 r. ma zastosowanie wyłącznie do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznanej przedsiębiorstwom w związku z UOIG, która jest zgodna z rozporządzeniem dotyczącym kabotażu morskiego. W decyzji z 2012 r. Komisja przyjęła wstępnie, że poprzez bezpośrednie powierzenie świadczenia usług spółce Saremar, władze włoskie nie przestrzegały art. 4 ust. 1 rozporządzenia dotyczącego kabotażu morskiego, w którym mowa o niedyskryminacyjnym traktowaniu armatorów.
- (253) RAS twierdził w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego, że spółka Saremar kwalifikowała się jako wewnętrzny operator regionu. Według RAS z orzecznictwa można wywnioskować<sup>(50)</sup>, że stosowanie zasady niedyskryminacji jest wykluczone, jeżeli kontrola sprawowana nad operatorem przez organ publiczny jest podobna do kontroli sprawowanej przez organ nad jego własnymi wydziałami, a operator wykonuje zasadniczą część swojej działalności wraz z kontrolującym go organem.
- (254) Wydaje się, że rzeczywiście spółka Saremar działa w imieniu RAS jako narzędzie służące realizacji polityki RAS w zakresie transportu morskiego i rozwoju regionalnego. Nie jest jednak jasne, czy ta okoliczność może uzasadniać bezpośrednio i wyłącznie przyznanie rekompensaty spółce Saremar. W każdym przypadku Komisja nie musi podejmować decyzji w tej kwestii na potrzeby niniejszej sprawy ze względu na fakt, że środek pomocy nie jest zgodny z decyzją w sprawie UOIG z 2011 r.

*Zastosowanie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.*

- (255) Decyzja w sprawie UOIG z 2011 r. ma zastosowanie jedynie do pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w związku z usługami faktycznie świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym. Z powodów przedstawionych w motywach 180–218 powyżej Komisja stwierdza, że RAS nie wykazał w stopniu wymaganym normami prawnymi istnienia rzeczywistej potrzeby świadczenia usług publicznych uzasadniającej nałożenie obowiązków świadczenia usługi publicznej na danych trasach ani że obowiązki te były odpowiednio precyzyjne. W rezultacie nie można uznać, że dotacja przyznana spółce Saremar na obsługę dwóch tras stanowi pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (256) W każdym razie, aby świadczenie UOIG zostało uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z wymogu zgłoszenia na mocy decyzji w sprawie UOIG z 2011 r., koniecznie należy je powierzyć w drodze jednego lub kilku aktów określających:
- treść i czas trwania obowiązków świadczenia usługi publicznej;
  - przedsiębiorstwo i w stosownych przypadkach odnośne terytorium;
  - charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu;
  - opis mechanizmu rekompensaty oraz parametrów służących do obliczania, kontrolowania i przeglądu kwot rekompensaty;
  - ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat;
  - odniesienie do decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.

<sup>(50)</sup> Sprawa C-410/04 Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) przeciwko Comune di Bari and AMTAB Servizio S.p.A.

- (257) Jest oczywiste, że w analizowanym przypadku akty powierzenia nie spełniają wymogów określonych w lit. d), e) i f) w motywie 256. W związku z tym przedmiotowej pomocy nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (258) Według RAS, główne elementy środka zostały zdefiniowane przed wejściem w życie nowego pakietu UOIG, a zatem na potrzeby oceny zgodności zastosowanie ma raczej decyzja w sprawie UOIG z 2005 r. a nie decyzja w sprawie UOIG z 2011 r. W przedmiotowym przypadku rekompensaty udzielono jednak dopiero w sierpniu 2012 r. w ramach ustawy regionalnej nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r., w związku z czym nie poprzedza ona wejścia w życie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. Argument RAS jest zatem nie do obrony.
- (259) Podsumowując, pomocy przyznanej spółce Saremar nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym i zwolnioną z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.
- (260) W każdym razie, z uwagi na brak jakiegokolwiek przepisu ustanawiającego rekompensatę z tytułu obsługi dwóch tras oraz brak ustaleń dotyczących unikania i zwrotów wszelkich nadwyżek rekompensaty, przedmiotowej rekompensaty nie można również uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym i zwolnioną z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.

*Spółka Saremar jest zagrożonym przedsiębiorstwem w rozumieniu Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw*

- (261) Z powodów określonych poniżej Komisja uważa, że spółkę Saremar można uznać za zagrożone przedsiębiorstwo w rozumieniu Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw w momencie, gdy przyznawano jej przedmiotową rekompensatę.
- (262) Zgodnie z pkt 9 Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw przedsiębiorstwo uważa się za zagrożone, jeżeli ani przy pomocy środków własnych, ani środków, które mogłoby uzyskać od akcjonariuszy lub na rynku, nie jest ono w stanie powstrzymać strat, które bez interwencji władz publicznych prawie na pewno doprowadziłyby to przedsiębiorstwo do zniknięcia z rynku. W szczególności zgodnie z pkt 10 Wytycznych przedsiębiorstwo uznaje się za zagrożone w następujących okolicznościach:
- a) w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jeżeli ponad połowa jej zarejestrowanego kapitału została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub;
  - b) w przypadku spółki, której przynajmniej niektórzy członkowie są w sposób nieograniczony odpowiedzialni za długi spółki, jeżeli ponad połowa jej kapitału według sprawozdania finansowego została utracona, w tym ponad jedna czwarta w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub;
  - c) niezależnie od rodzaju spółki, jeżeli spełnia ona kryteria w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowej procedurze upadłościowej.
- (263) W pkt 11 Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw określono, że nawet gdy nie zachodzi żadna z okoliczności wymienionych w pkt 10, przedsiębiorstwo może nadal być uznane za zagrożone, i wymieniono typowe oznaki tego rodzaju sytuacji, takie jak rosnące straty, malejący obrót, zwiększanie się zapasów, nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków finansowych, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek i zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto.
- (264) W 2010 r. spółka Saremar odnotowała straty w wysokości 5 253 530 EUR. Pomimo faktu, że spółka odnotowała zysk w wysokości 2 523 439 EUR w 2011 r., nie wystarczył on na pokrycie strat poniesionych w 2010 r. Straty z 2010 r. były bowiem dwukrotnie wyższe niż nadwyżka osiągnięta w 2011 r. Straty z 2010 r. przeniesiono na 2012 r. i pokryto poprzez zmniejszenie kapitału spółki z 6 099 961 EUR na 1 209 010,64 EUR w związku z tym w 2011 r. spółka Saremar straciła ponad 80 % swojego kapitału i należy ją uznać za zagrożone przedsiębiorstwo zgodnie z pkt 10 Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.
- (265) Z bilansu spółki Saremar za 2012 r. <sup>(51)</sup> wynika, że spółka odnotowała dalsze straty w 2012 r. wynoszące 1,7 mln EUR. Jak wspomniano w motywie 157 powyżej, Komisja zauważa, że sama spółka Saremar uznała swoją sytuację finansową w 2012 r. za krytyczną.

<sup>(51)</sup> <http://www.sardiniapost.it/wp-content/uploads/2013/10/Bilancio-Saremar-2012.61-78.pdf>

- (266) Ten stan rzeczy znalazł odzwierciedlenie w decyzji 41/23 przyjętej przez RAS w dniu 15 października 2012 r. Decyzja wspomniana w nocie z dnia 4 października 2012 r. przedstawionej przez prezesa spółki Saremar, w której prezes poinformował RAS m.in. o tym, że jeżeli przepisy ustawy regionalnej nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r. ustanawiające dotację na rzecz spółki w wysokości 10 mln EUR nie zostaną wyegzekwowane w trybie natychmiastowym, zadłużenie spółki będzie zagrażało ciągłości świadczonej przez nią działalności oraz będzie miało znaczący wpływ zarówno na świadczenie usług publicznych, jak i na przewidzianą prywatyzację spółki <sup>(52)</sup>.
- (267) Ze względu na ciągłe straty, problemy z płynnością i analizę przeprowadzoną przez samą spółkę Saremar, Komisja stwierdza, że spółkę należy uznać za zagrożone przedsiębiorstwo również na podstawie pkt 11 Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.
- (268) W 2012 r. trudności finansowe spółki Saremar zwały w wyniku przyznania na przełomie listopada i grudnia 2012 r. rekompensaty stanowiącej przedmiot obecnej oceny. Gdyby spółka Saremar nie otrzymała tej kwoty, odnotowane straty wyniosłyby 13 mln EUR w 2012 r.
- (269) Zgodnie z pkt 9 zasad ramowych UOIG z 2011 r. rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną zagrożonym przedsiębiorstwom należy ocenić pod kątem Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw. Z uwagi na fakt, że warunki określone w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. nie zostały spełnione, rekompensatę przyznaną zagrożonej spółce Saremar z tytułu obsługi dwóch tras stanowiących przedmiot postępowania należy ocenić na podstawie Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, mając na uwadze ustalenie, czy można ją uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 107 ust. 3 TFUE.
- (270) Spółka nie otrzymała jakiegokolwiek pomocy na ratowanie i restrukturyzację w ciągu ostatnich dziesięciu lat. W związku z tym Komisja uważa, że spółka spełnia warunki zasady „pierwszy i ostatni raz” określonej w pkt 72 i nast. Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.
- (271) Aby pomoc państwa przyznaną zagrożonej spółce uznano za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, musi ona spełnić jednak wszystkie warunki określone w Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.
- (272) Po pierwsze, zgodnie z pkt 13 Wytycznych przedsiębiorstwo należące do większej grupy kapitałowej w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do pomocy w celu restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać, że trudności przedsiębiorstwa są wewnętrzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez samą grupę. Po przeniesieniu ze spółki dominującej Tirrenia, spółka Saremar jest całkowicie własnością RAS, a zatem nie jest częścią grupy.
- (273) Po drugie, aby środek uznano za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie pkt 34–37 Wytycznych, plan restrukturyzacji musi zawierać szczegółową analizę problemów, które doprowadziły do trudności, oraz opis środków, które zostaną ustanowione w celu przywrócenia długoterminowej rentowności i uzdrowienia przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych. Należy tego dokonać w oparciu o realistyczne założenia co do przyszłych warunków działalności wraz ze scenariuszami odzwierciedlającymi najlepszą i najgorszą sytuację i pośrednie założenia oraz określone mocne i słabe strony przedsiębiorstwa. Plan zawierający wszystkie istotne szczegóły, w tym w szczególności badanie rynku, należy przedstawić Komisji.
- (274) Komisja nie otrzymała żadnego tego rodzaju planu. RAS przedstawił co prawda biznesplan spółki Saremar na lata 2011–2022, jednak plan ten nie jest zgodny z wymogami określonymi w Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.
- (275) W tym przypadku biznesplan spółki Saremar został zatwierdzony w lipcu 2010 r., zanim RAS przyznał jej rekompensatę, i nie opierał się na założeniu, że na korzyść spółki Saremar przyjęty zostanie tego rodzaju środek. Plan opierał się na założeniu, że spółka zostanie częściowo sprywatyzowana (RAS początkowo zamierzał zbyć 49 % swoich udziałów w spółce) do listopada 2010 r. i objęta nową 12-letnią umową w sprawie świadczenia usługi publicznej, którą planowano podpisać z podmiotem nabywającym pod koniec 2010 r. W planie nie opisano szczegółowo okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa, ani nie opisano środków pozwalających na przywrócenie długoterminowej rentowności oraz nie odniesiono się do obsługi przez spółkę Saremar dwóch połączeń między Sardinia a częścią kontynentalną Włoch.

<sup>(52)</sup> Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, s. 359, dokument dostępny pod adresem: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sezioni\\_riunite/sezioni\\_riunite\\_regione\\_sardegna/2013/relazione\\_parifixa.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf).

- (276) Na tej podstawie Komisja uważa, że przedmiotowy środek nie był uzależniony od realizacji biznesplanu zgodnej z wymogami określonymi w Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, co wystarcza, aby wykluczyć zgodność środka z rynkiem wewnętrznym.
- (277) Po trzecie, należy wprowadzić środki, aby zapewnić w miarę możliwości złagodzenie negatywnego wpływu pomocy na warunki wymiany handlowej. Pomoc nie może nadmiernie zakłócać konkurencji. Oznacza to zazwyczaj ograniczenie obecności przedsiębiorstwa na jego rynkach pod koniec okresu restrukturyzacji. Środki wyrównawcze powinny być proporcjonalne do zakłócających skutków pomocy oraz w szczególności do wielkości i względnego znaczenia przedsiębiorstwa na rynku lub rynkach. Stopień środków wyrównawczych należy określać w poszczególnych przypadkach oraz w odniesieniu do celu polegającego na przywróceniu długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa. Ponadto zgodnie z pkt 7 Wytycznych Komisja będzie wymagała środków wyrównawczych minimalizujących wpływ pomocy na konkurentów. RAS nie zaproponował żadnego środka wyrównawczego w ramach rekompensaty za ewentualne zakłócenie konkurencji spowodowane udzieleniem pomocy.
- (278) Po czwarte, pomoc musi być ograniczona do ścisłego minimum, niezbędnego do umożliwienia restrukturyzacji. Oczekuje się, że beneficjent wnieśli istotny wkład w realizację planu restrukturyzacji z zasobów własnych, m.in. sprzedając aktywa, które nie mają zasadniczego znaczenia dla zapewnienia przetrwania przedsiębiorstwa lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych. Wspomniany wkład własny musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe zyski, takie jak przepływy środków pieniężnych, i musi świadczyć o tym, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności spółki.
- (279) W tym przypadku nie przewidziano żadnego wkładu własnego.
- (280) Komisja stwierdza, że dotacja przyznana spółce Saremar na pokrycie deficytu wynikającego z obsługi dwóch tras łączących z Włochami kontynentalnymi w latach 2011–2012 stanowi pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym przyznaną zagrożonej spółce Saremar.
- (281) Na potrzeby kompletności Komisja sprawdziła również, czy przedmiotowa pomoc byłaby zgodna z zasadami ramowymi UOIG z 2011 r., gdyby spółka Saremar nie była zagrożonym przedsiębiorstwem w momencie przyznania tej pomocy.

*Usługa faktycznie świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 106 Traktatu*

- (282) Jak wskazano w pkt 56 zasad ramowych UOIG z 2011 r., państwu członkowskiemu przysługuje szeroki margines swobody w określaniu charakteru usług, które można zdefiniować jako UOIG. Zadanie Komisji polega na zapewnieniu stosowania marginesu swobody bez popełniania rażących błędów w odniesieniu do definicji UOIG.
- (283) Z przyczyn przedstawionych w motywach 188–210 Komisja uważa, że w omawianym przypadku warunek ten nie został spełniony.

*Potrzeba aktu powierzenia określającego obowiązki świadczenia usługi publicznej oraz metody obliczania rekompensaty*

- (284) Zgodnie z sekcją 2.3 zasad ramowych UOIG z 2011 r. pojęcie UOIG w rozumieniu art. 106 TFUE oznacza, że wykonywanie UOIG musi być powierzone odnośnemu przedsiębiorstwu na mocy jednego lub większej liczby aktów urzędowych.
- (285) Akty te muszą określać w szczególności:
- dokładny charakter i czas trwania obowiązku świadczenia usługi publicznej;
  - przedsiębiorstwo i odnośne terytorium;
  - charakter praw wyłącznych przyznanych spółce Saremar;
  - opis mechanizmu rekompensaty oraz parametrów służących do obliczania, kontrolowania i przeglądu kwot rekompensaty;
  - ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat.

- (286) Komisja zauważa, że w omawianym przypadku akty powierzenia nie odnoszą się do jakiegokolwiek rekompensaty przyznanej spółce Saremar w celu wywiązania się z obowiązków świadczenia usługi publicznej, w związku z czym nie są zgodne z wymogami określonymi w lit. d) i e) motywu 285.

*Czas trwania okresu powierzenia*

- (287) Jak wskazano w sekcji 2.4 zasad ramowych UOIG z 2011 r., „czas trwania okresu powierzenia powinien być uzasadniony obiektywnymi kryteriami np. potrzebą zmotoryzowania niepodlegających przekazaniu środków trwałych. Zasadniczo okres powierzenia nie powinien przekraczać okresu koniecznego do amortyzacji najbardziej istotnych aktywów niezbędnych do oferowania danej UOIG”.
- (288) Biorąc pod uwagę, że w omawianym przypadku okres świadczenia usług ogranicza się do lat 2011–2012, warunek ten jest spełniony.

*Kwota rekompensaty*

- (289) Punkt 21 zasad ramowych UOIG z 2011 r. stanowi, że „[...] kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wraz z rozsądnym zyskiem”. Aby środek pomocy uznano za konieczny, musi on pod względem kwoty i formy być niezbędny do osiągnięcia celu w zakresie interesu publicznego. Kwota środka musi stanowić minimalną kwotę niezbędną do osiągnięcia celu, a jego forma musi być najbardziej odpowiednia do zaradzenia zakłóceniu. W związku z tym konieczne jest w tym przypadku oszacowanie dodatkowych kosztów związanych z obowiązkami świadczenia usługi publicznej nałożonymi na spółkę Saremar w drodze aktów powierzenia i porównanie tych dodatkowych kosztów z korzyściami przyznanymi spółce przez RAS.
- (290) Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana spółce Saremar wynosi 10 mln EUR. RAS utrzymywał, że w okresie objętym postępowaniem dodatkowe koszty poniesione w trakcie świadczenia usługi odpowiadały wsparciu finansowemu przyznanemu spółce Saremar i nie uwzględniały rozsądnego marginesu zysku. Postępowanie wykazało, że poniesione przez spółkę Saremar straty związane z odnośnymi trasami wyniosły 214 000 EUR w 2011 r. i 13 440 220 EUR w 2012 r.
- (291) Na podstawie tych wyników wydaje się, że rekompensata przyznana przez RAS nie przekracza deficytu poniesionego w trakcie świadczenia usług. Jak już wcześniej zauważono w przypadku trzeciego warunku Altmark i z tych samych powodów wyszczególnionych powyżej, Komisja uważa jednak, że spółka Saremar nie była uprawniona do otrzymania jakiegokolwiek rekompensaty za koszty poniesione w trakcie obsługi dwóch tras, a rekompensata nie odzwierciedlała jasno zdefiniowanych obowiązków świadczenia usługi publicznej.
- (292) Co więcej, z uwagi na fakt, że pomocy udzielono po wejściu w życie nowych zasad ramowych UOIG, jej zgodność należy również ocenić pod kątem następujących warunków:
- a) pkt 14: należyte rozważenie potrzeb w zakresie usług publicznych podczas powierzenia usługodawcy określonych UOIG;
  - b) pkt 19: zgodność z przepisami Unii dotyczącymi zamówień publicznych podczas powierzenia UOIG;
  - c) pkt 20: brak dyskryminacji;
  - d) pkt 24 (i następne): zastosowanie metody nieponiesionych kosztów netto w celu obliczenia kosztów netto;
  - e) pkt 39 (i następne): bodźce motywacyjne w zakresie wydajności;
  - f) pkt 60: przejrzystość.
- (293) RAS nie przeprowadził konsultacji społecznych, ani nie opublikował wymaganych informacji dotyczących obowiązków świadczenia usługi publicznej i przewidzianej rekompensaty za wywiązanie się z tych obowiązków. W istocie, jak opisano powyżej, wstępnie nie przewidywano żadnej rekompensaty, ponieważ usługi uznawano za opłacalne pod względem ekonomicznym.
- (294) Zgodnie z pkt 21 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „[...] kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wraz z rozsądnym zyskiem”. Zgodnie z pkt 24 zasad ramowych UOIG z 2011 r. koszt netto niezbędny do wywiązywania się z obowiązków świadczenia usługi publicznej należy obliczać w oparciu o porównanie sytuacji usługodawcy w przypadku nałożenia na niego obowiązku świadczenia usług publicznych i w przypadku braku takiego obowiązku. W omawianym przypadku nie przeprowadzono żadnych tego rodzaju obliczeń.

- (295) Ponadto w aktach powierzenia nie ustanowiono żadnego mechanizmu służącego jako zachęta do zapewniania wydajności. RAS nie uzasadnił również, dlaczego wprowadzenie takich bodźców motywacyjnych było niewykonalne lub niewłaściwe. Ponadto nie dopełniono obowiązków w zakresie przejrzystości.
- (296) Komisja uznaje zatem, że rekompensata przyznana spółce Saremar z tytułu świadczenia usług jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r.

### 7.3.2. DOKAPITALIZOWANIE

- (297) W toku postępowania RAS przedstawił dwa najważniejsze argumenty w odniesieniu do dokapitalizowania: pierwszy, że środek został tylko częściowo wprowadzony w życie, i drugi, że środek dotyczył dofinansowania, do którego spółka Saremar miała pełne prawo. Jak już wspomniano, RAS nie twierdził, że przedmiotowy środek stanowił pomoc restrukturyzacyjną w rozumieniu Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw. RAS nie wypowiedział się też na temat zgodności środka z rynkiem wewnętrznym.
- (298) Komisja uważa jednak, że spółka Saremar kwalifikuje się jako zagrożone przedsiębiorstwo w rozumieniu Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, a zatem ma prawo otrzymać pomoc restrukturyzacyjną. Dokapitalizowanie stanowi pomoc restrukturyzacyjną, którą należy ocenić zgodnie z Wytycznymi w celu ustalenia, czy może być zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE.
- (299) Z uwagi na fakt, że kryteria zgodności określone w Wytycznych nie zostały spełnione (zob. w szczególności uzasadnienie opisane w motywach 272–279), Komisja stwierdza, iż rekompensaty wypłacone spółce Saremar stanowią pomoc restrukturyzacyjną niezgodną z rynkiem wewnętrznym, przyznaną zagrożonemu przedsiębiorstwu. Przedmiotowego środka nie można zatem uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym.

### 7.3.3. WNIOSEK

- (300) Następujące środki wdrożone przez RAS na korzyść spółki Saremar stanowią pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym:
- rekompensata w wysokości 10 mln EUR z tytułu obsługi dwóch dodatkowych tras łączących Sardinie z częścią kontynentalną przyznana na mocy ustawy regionalnej nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r. i faktycznie wypłacona spółce Saremar w dwóch ratach: w dniu 6 listopada 2012 r. i 3 grudnia 2012 r.;
  - dokapitalizowanie w wysokości 6 099 961 EUR ustalone w dniu 15 czerwca 2012 r. (z czego tylko kwotę wynoszącą 824 309,69 EUR wypłacono w dniu 11 lipca 2012 r.).
- (301) Płatność z tytułu działań promocyjnych i pisma o braku zastrzeżeń nie stanowią pomocy państwa na rzecz spółki Saremar.

### 7.4. WNIOSEK

- (302) Przedmiotowe środki pomocy są niezgodne z rynkiem wewnętrznym. Włochy udzieliły przedmiotowej pomocy niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (303) Zgodnie z TFUE i z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości w przypadku stwierdzenia przez Komisję niezgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym to Komisja jest organem właściwym do podejmowania decyzji, czy dane państwo musi ją znieść, czy zmienić<sup>(53)</sup>. Trybunał wielokrotnie orzekał także, że nałożony na państwo obowiązek zniesienia pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu poprzedniej sytuacji<sup>(54)</sup>. W tym kontekście Trybunał ustalił, że cel ten zostanie osiągnięty, gdy beneficjent zwróci kwoty przyznane mu w formie pomocy niezgodnej z prawem, tracąc tym samym przewagę, jaką uzyskał w stosunku do swoich konkurentów na rynku, oraz gdy sytuacja sprzed wypłaty pomocy zostanie przywrócona<sup>(55)</sup>.

<sup>(53)</sup> Sprawa C-70/72 Komisja przeciwko Niemcom, pkt 13.

<sup>(54)</sup> Sprawy połączone C-278/92, C-279/92 oraz C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, pkt 75.

<sup>(55)</sup> Sprawa C-75/97 Belgia przeciwko Komisji, pkt 64–65.

- (304) Zgodnie z tym orzecznictwem art. 14 rozporządzenia (WE) nr 659/1999 <sup>(56)</sup> stanowi, że: „w przypadku, gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta”.
- (305) W związku z tym, biorąc pod uwagę, że środki określone w motywie 300 uznano za pomoc niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem, kwota przyznanej pomocy, tj. 10 824 309,69 EUR, musi zostać odzyskana w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku przed przyznaniem pomocy.
- (306) Niniejsza decyzja nie dotyczy ani nie przesądza o żadnej innej kwestii objętej decyzjami z 2011 r. i 2012 r. lub na którą zainteresowane strony zwróciły uwagę Komisji w trakcie postępowania wszczętego na mocy tych decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Środki pomocy państwa przyznane spółce Saremar w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej na mocy ustawy regionalnej nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r. i w formie zastrzyku kapitałowego udzielonego na mocy decyzji zgromadzenia akcjonariuszy spółki Saremar z dnia 15 czerwca 2012 r. są niezgodne z rynkiem wewnętrznym. Włochy udzieliły przedmiotowej pomocy w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Płatność z tytułu działań promocyjnych i pisma o braku zastrzeżeń nie stanowią pomocy państwa na rzecz spółki Saremar.

#### Artykuł 2

1. Włochy odzyskują od beneficjenta pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym, o której mowa w art. 1 ust. 1.
2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres, począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 <sup>(57)</sup> i rozporządzenia Komisji (WE) nr 271/2008 <sup>(58)</sup> zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.

#### Artykuł 3

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

#### Artykuł 4

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

<sup>(56)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

<sup>(57)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

<sup>(58)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

*Artykuł 5*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 stycznia 2014 r.

*W imieniu Komisji*  
Joaquín ALMUNIA  
Wiceprzewodniczący

---



## ZAŁĄCZNIK

**Informacje dotyczące otrzymanych, pozostałych do odzyskania oraz już odzyskanych kwot pomocy**

Tożsamość beneficjenta	Łączna kwota pomocy otrzymanej w ramach programu <sup>(1)</sup>	Łączna kwota pomocy podlegająca odzyskaniu <sup>(1)</sup> (Kwota główna)	Łączna kwota, która została już zwrócona <sup>(1)</sup>	
			Kwota główna	Odsetki od zwracanej pomocy

<sup>(1)</sup> w mln waluty krajowej

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/262****z dnia 14 lutego 2018 r.****w sprawie proponowanej inicjatywy obywatelskiej „We are a welcoming Europe, let us help!”***(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 895)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 211/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. w sprawie inicjatywy obywatelskiej <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przedmiotem proponowanej inicjatywy obywatelskiej „We are a welcoming Europe, let us help!” są następujące kwestie: „Rządzący starają się uporać z problemem migracji. Większość z nas chce pomóc ludziom w potrzebie. Troszczymy się o ich los. Miliony osób zmobilizowały się do udzielania pomocy. Chcemy, by ktoś nas wysłuchał. Niech Europa stanie się znów gościnna! Wzywamy Komisję Europejską do podjęcia działań”.
- (2) W proponowanej inicjatywie obywatelskiej w następujący sposób określono jej cele: „1. Obywatele z różnych krajów w całej Europie chcą pomóc uchodźcom, oferując im bezpieczny dom i nowe życie. Chcemy, aby Komisja zaoferowała bezpośrednie wsparcie lokalnym grupom pomagającym uchodźcom, którym przyznano wizy. 2. Nikt nie powinien być zatrzymywany ani karany grzywną za udzielanie pomocy humanitarnej lub schronienia. Chcemy, aby Komisja powstrzymała te rządy, które karzą wolontariuszy. 3. Każdemu należy się sprawiedliwość. Chcemy, aby Komisja zapewniła skuteczniejsze środki i przepisy w zakresie ochrony wszystkich wyszukiwanych pracowników i ofiar przestępczości w całej Europie oraz wszystkich ofiar naruszeń praw człowieka na naszych granicach”.
- (3) Traktat o Unii Europejskiej (TUE) wzmacnia obywatelstwo Unii i usprawnia demokratyczne funkcjonowanie Unii, stanowiąc między innymi, że każdy obywatel ma mieć prawo do uczestnictwa w życiu demokratycznym Unii za pośrednictwem europejskiej inicjatywy obywatelskiej.
- (4) W tym celu procedury i warunki wymagane dla inicjatywy obywatelskiej powinny być jasne, proste, przyjazne użytkownikowi i proporcjonalne do charakteru inicjatywy obywatelskiej, tak aby zachęcić obywateli do udziału i zwiększyć dostępność Unii.
- (5) W celu wprowadzenia w życie Traktatów można przyjmować unijne akty prawne:
  - dotyczące kontroli, którym podlegają osoby przekraczające granice zewnętrzne – na podstawie art. 77 ust. 2 lit. b) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE),
  - dotyczące wspólnego europejskiego systemu azylowego – na podstawie art. 78 ust. 2 TFUE,
  - wprowadzające środki do celów wspólnej polityki imigracyjnej, służące zapewnieniu, na każdym etapie, skutecznego zarządzania przepływami migracyjnymi oraz sprawiedliwego traktowania obywateli państw trzecich przebywających legalnie w państwach członkowskich, a także zapobieganiu nielegalnej imigracji i handlowi ludźmi oraz skuteczniejszemu ich zwalczaniu – na podstawie art. 79 ust. 2 TFUE,
  - ustanawiające normy minimalne dotyczące praw ofiar przestępstw w zakresie niezbędnym do ułatwienia wzajemnego uznawania wyroków i orzeczeń sądowych, jak również ułatwienia współpracy policyjnej i wymiarów sprawiedliwości w sprawach karnych o wymiarze transgranicznym – na podstawie art. 82 ust. 2 lit. c) TFUE,
  - ustanawiające normy minimalne dotyczące definicji przestępstw i sankcji w niektórych dziedzinach – na podstawie art. 83 ust. 1 i (2) TFUE.
- (6) W odniesieniu do drugiej części proponowanej inicjatywy obywatelskiej – zgodnie z art. 83 TFUE kompetencje Unii są ograniczone w taki sposób, że artykuł ten przyznaje Unii kompetencję do przyjmowania norm minimalnych dotyczących definicji przestępstw, ale nie pozwala na zakazanie państwom członkowskim karania innych rodzajów działań, których karanie uznają one za stosowne, w tym czynów związanych z nielegalną imigracją.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 65 z 11.3.2011, s. 1.

- (7) Jednakże druga część proponowanej inicjatywy obywatelskiej powinna zostać rozpatrzona również w świetle art. 79 TFUE. Na mocy tego przepisu, w celu wprowadzenia w życie Traktatów, można przyjąć unijne akty prawne na potrzeby wspólnej polityki migracyjnej mającej na celu zapewnienie, na każdym etapie, skutecznego zarządzania przepływami migracyjnymi oraz zapobieganie nielegalnej migracji i handlowi ludźmi i skuteczniejsze ich zwalczanie, między innymi w obszarze nielegalnej migracji i nielegalnego pobytu, w tym wydalania i repatriacji osób przebywających bez zezwolenia.
- (8) Z powyższych względów proponowana inicjatywa obywatelska nie wykracza w sposób oczywisty poza kompetencje Komisji w zakresie przedkładania wniosku dotyczącego aktu prawnego Unii w celu wprowadzenia w życie Traktatów.
- (9) Ponadto utworzono komitet obywatelski i wyznaczono osoby do kontaktów zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia, a proponowana inicjatywa obywatelska nie jest oczywistym nadużyciem, jawnie niepoważna ani dokuczliwa ani w sposób oczywisty sprzeczna z wartościami Unii określonymi w art. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (10) Proponowana inicjatywa obywatelska „We are a welcoming Europe, let us help!” powinna zatem zostać zarejestrowana,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Proponowana inicjatywa obywatelska „We are a welcoming Europe, let us help!” zostaje niniejszym zarejestrowana.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu 15 lutego 2018 r.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do organizatorów (członków komitetu obywatelskiego) proponowanej inicjatywy obywatelskiej „We are a welcoming Europe, let us help!”, reprezentowanej przez Isabelle CHOPIN i Emmę BONINO, które pełnią funkcję osób wyznaczonych do kontaktów.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lutego 2018 r.

*W imieniu Komisji*  
Frans TIMMERMANS  
Wiceprzewodniczący

---

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2018/263****z dnia 20 lutego 2018 r.****zmieniająca decyzję wykonawczą 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich***(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 889)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 89/662/EWG z dnia 11 grudnia 1989 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych w handlu wewnątrzwspólnotowym w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 9 ust. 4,uwzględniając dyrektywę Rady 90/425/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych i zootechnicznych mających zastosowanie w handlu wewnątrzwspólnotowym niektórymi żywymi zwierzętami i produktami w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego <sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 10 ust. 4,uwzględniając dyrektywę Rady 2002/99/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającą przepisy o wymaganiach zdrowotnych dla zwierząt regulujące produkcję, przetwarzanie, dystrybucję oraz wprowadzanie produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi <sup>(3)</sup>, w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W decyzji wykonawczej Komisji 2014/709/UE <sup>(4)</sup> ustanawia się środki kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich, gdzie wystąpiły potwierdzone przypadki tej choroby u świń domowych lub dziczyńskich („zainteresowane państwa członkowskie”). W częściach I–IV załącznika do tej decyzji wykonawczej wyznaczono i wymieniono niektóre obszary zainteresowanych państw członkowskich w podziale według poziomu ryzyka na podstawie sytuacji epidemiologicznej w odniesieniu do tej choroby. Środki kontroli określone w tej decyzji wykonawczej mają na celu ograniczenie ryzyka rozprzestrzenienia się tej choroby.
- (2) Afrykański pomór świń to choroba wirusowa świń domowych i dziczyńskich, która może mieć poważne skutki społeczno-ekonomiczne. Najbardziej istotnymi sposobami rozprzestrzenienia tej choroby są: przemieszczanie zakażonych zwierząt i zakażonych produktów z wieprzowiny oraz nielegalne unieszkodliwianie tusz. Jest niezwykle ważne, aby unikać rozprzestrzenienia się afrykańskiego pomoru świń w związku z działalnością człowieka. Dlatego też, aby zapewnić skuteczne informowanie podróżnych, w tym osób podróżujących samochodami, na temat środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt określonych w decyzji wykonawczej 2014/709/UE, w tym ograniczeń dotyczących przemieszczania świń i produktów z wieprzowiny, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przewoźnicy osób i podmioty świadczące usługi pocztowe podawali te środki kontroli w zakresie zdrowia zwierząt do wiadomości podróżnych przemieszczających się z obszarów wymienionych w załączniku do tej decyzji wykonawczej. Komunikaty takie powinny być dostosowane do poziomu ryzyka wprowadzenia choroby. Ponadto w drodze skoordynowanych działań prowadzonych przez właściwe organy zainteresowanych państw członkowskich należy zapewnić, aby informacje przekazywane za pomocą konkretnych kampanii na rzecz podnoszenia świadomości publicznej były dopasowane do celu.
- (3) Ryzyko rozprzestrzenienia się afrykańskiego pomoru świń wśród dzikich zwierząt jest związane z naturalnym powolnym rozprzestrzenianiem się tej choroby w populacjach dzików, jak też z ryzykiem w związku z działalnością człowieka, o czym świadczy niedawny rozwój epidemiologiczny tej choroby w Unii i co zostało udokumentowane przez Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności w opinii naukowej panelu ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt, opublikowanej w dniu 14 lipca 2015 r.; w dokumencie „Scientific Report Epidemiological analyses on African swine fever in the Baltic countries and Poland” (Sprawozdanie naukowe – analizy epidemiologiczne dotyczące afrykańskiego pomoru świń w krajach bałtyckich i Polsce) opublikowanym w dniu 23 marca 2017 r.; oraz w dokumencie „Scientific Report Epidemiological analyses of African swine fever in the Baltic States and Poland” (Sprawozdanie naukowe – analizy epidemiologiczne dotyczące afrykańskiego pomoru świń w krajach bałtyckich i Polsce) opublikowanym w dniu 7 listopada 2017 r. <sup>(5)</sup>. Aby uwzględnić niedawne zmiany sytuacji epidemiologicznej w zakresie afrykańskiego pomoru świń w Unii oraz aby proaktywnie zwalczać ryzyko związane z tą chorobą, należy wyznaczyć odpowiedniej wielkości obszary podwyższonego ryzyka w Polsce i uwzględnić je w wykazach znajdujących się w części I i II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 395 z 30.12.1989, s. 13.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 29.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 18 z 23.1.2003, s. 11.<sup>(4)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2014/709/UE z dnia 9 października 2014 r. w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich i uchylająca decyzję wykonawczą 2014/178/UE (Dz.U. L 295 z 11.10.2014, s. 63).<sup>(5)</sup> Dziennik EFSA 2015;13(7):4163 [92 s.]; Dziennik EFSA 2017;15(3):4732 [73 s.] oraz Dziennik EFSA 2017;15(11): 5068 [30 s.].

- (4) Ponadto, aby skoncentrować środki kontroli w zakresie zdrowia zwierząt określone w decyzji wykonawczej 2014/709/UE i zapobiegać dalszemu rozprzestrzenianiu się afrykańskiego pomoru świń, a jednocześnie zapobiegać niepotrzebnym zakłóceniom w handlu wewnątrz Unii oraz unikać nieuzasadnionych barier handlowych ze strony państw trzecich, należy uaktualnić unijny wykaz obszarów podlegających środkom kontroli w zakresie zdrowia zwierząt określony w załączniku do wspomnianej decyzji wykonawczej, tak aby uwzględnić w nim zmiany w sytuacji epidemiologicznej w odniesieniu do tej choroby w Polsce.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

W decyzji wykonawczej 2014/709/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 15a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15a

#### **Obowiązki informacyjne państw członkowskich**

1. Zainteresowane państwa członkowskie zapewniają, aby przewoźnicy osób, w tym operatorzy portów lotniczych i portów, oraz biura podróży (w tym organizatorzy polowań) i podmioty świadczące usługi pocztowe były zobowiązane do zwracania uwagi swoich klientów na środki kontroli ustanowione w niniejszej decyzji, w szczególności przez przekazywanie w odpowiedni sposób informacji na temat głównych zakazów ustanowionych w niniejszej decyzji podróżnym przemieszczającym się z terytoriów wymienionych w załączniku do niniejszej decyzji oraz klientom korzystającym z usług pocztowych.

W tym celu zainteresowane państwa członkowskie organizują i przeprowadzają regularne kampanie na rzecz podnoszenia świadomości publicznej, aby propagować i rozpowszechniać informacje na temat środków kontroli ustanowionych w niniejszej decyzji.

2. Wszystkie państwa członkowskie zapewniają, aby na wszystkich trasach w obrębie głównej infrastruktury lądowej, takich jak drogi międzynarodowe, oraz w obrębie powiązanych sieci drogowych, odpowiednie informacje na temat ryzyka przenoszenia afrykańskiego pomoru świń oraz na temat środków kontroli ustanowionych w niniejszej decyzji były podawane do wiadomości wszystkich podróżnych w sposób widoczny i wyraźny.

W szczególności informacje te powinny być prezentowane w sposób łatwo zrozumiały dla podróżnych przyjeżdżających z obszarów wymienionych w załączniku do niniejszej decyzji lub udających się na te obszary, lub podróżnych z państw trzecich zagrożonych rozprzestrzenianiem się afrykańskiego pomoru świń.

3. Zainteresowane państwa członkowskie koordynują swoje wysiłki w celu zapewnienia, aby informacje, o których mowa w ust. 1, były skutecznie rozpowszechniane przez przewoźników i podmioty świadczące usługi pocztowe wśród szczególnie określonych odbiorców docelowych.”;

- 2) załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 lutego 2018 r.

W imieniu Komisji  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ I

### 1. Republika Czeska

Następujące obszary w Republice Czeskiej:

- okres Uherské Hradiště,
- okres Kroměříž,
- okres Vsetín,
- katastrální území obcí v okrese Zlín:
  - Bělov,
  - Biskupice u Luhačovic,
  - Bohuslavice nad Vlárí,
  - Bohuslavice u Zlína,
  - Brumov,
  - Březůvky,
  - Bylnice,
  - Divnice,
  - Dobrkovice,
  - Dolní Lhota u Luhačovic,
  - Doubravy,
  - Drnovice u Valašských Klobouk,
  - Halenkovice,
  - Haluzice,
  - Horní Lhota u Luhačovic,
  - Hrádek na Vlárské dráze,
  - Hřivínův Újezd,
  - Jestřabí nad Vlárí,
  - Kaňovice u Luhačovic,
  - Karlovice u Zlína,
  - Kelníky,
  - Kladná-Žilín,
  - Kochavec,
  - Komárov u Napajedel,
  - Křekov,
  - Kvítkovice u Otrokovic,

- 
- Lhota u Zlína,
  - Lipina,
  - Lipová u Slavičina,
  - Loučka I,
  - Loučka II,
  - Ludkovice,
  - Luhačovice,
  - Machová,
  - Mirošov u Valašských Klobouk,
  - Mysločovice,
  - Napajedla,
  - Návojná,
  - Nedašov,
  - Nedašova Lhota,
  - Nevšová,
  - Oldřichovice u Napajedel,
  - Otrokovice,
  - Petrůvka u Slavičina,
  - Podhradí u Luhačovic,
  - Pohořelice u Napajedel,
  - Polichno,
  - Popov nad Vláří,
  - Poteč,
  - Pozlovice,
  - Provodov na Moravě,
  - Rokytnice u Slavičina,
  - Rudimov,
  - Řetečov,
  - Salaš u Zlína,
  - Sazovice,
  - Sehradice,
  - Sidonie,
  - Slavičín,
  - Slopné,
  - Smolína,
  - Spytihněv,
  - Svätý Štěpán,
  - Šanov,
  - Šarovy,

- Štítná nad Vláří,
- Tichov,
- Tlumačov na Moravě,
- Újezd u Valašských Klobouk,
- Valašské Klobouky,
- Velký Ořechov,
- Vlachova Lhota,
- Vlachovice,
- Vrbětice,
- Vysoké Pole,
- Žlutava.

## 2. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Hiiu maakond.

## 3. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Aizputes novads,
- Alsungas novads,
- Auces novada Vecauces un Ukru pagasts, Auces pilsēta,
- Jelgavas novada Platones, Vircavas, Jaunsvirlaukas, Vilces, Lielplatones, Elejas un Sesavas pagasts,
- Kuldīgas novada Gudenieku, Turlavas, Snēpeles un Laidu pagasts,
- Pāvilostas novada Sakas pagasts un Pāvilostas pilsēta,
- republikas pilsēta Jelgava,
- Saldus novada Ezeres, Kursišu, Novadnieku, Pampāļu, Saldus, Zaņas un Zirņu pagasts, Saldus pilsēta,
- Skrundas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Tērvetes novads,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts.

## 4. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Akmenės rajono savivaldybė: Kruopių ir Papilės seniūnijos,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Eržvilko, Smalininkų ir Viešvilės seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kazlų Rūdos savivaldybė,



- Kelmės rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Sedos, Šerkšnėnų, Tirkšlių ir Židikų seniūnijos,
- Pagėgių savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Girkalnio ir Kalnūjų seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr A1, Nemakščių, Paliepių, Raseinių, Raseinių miesto ir Viduklės seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė: Nevarėnų ir Tryškių seniūnijos.

## 5. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,
- gmina Dubeninki w powiecie gołdapskim,
- gmina Ruciane-Nida i część gminy Pisz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 oraz miasto Pisz w powiecie piskim,
- gminy Giżycko z miastem Giżycko, Kruklanki, Miłki, Wydminy i Ryn w powiecie giżyckim,
- gmina Mikołajki w powiecie mrągowskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko, Świątajno i część gminy Wieliczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gminy Bartoszyce z miastem Bartoszyce i Sępoleń w powiecie bartoszyckim,
- gminy Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński, Lubomino, Orneta i Kiwity w powiecie lidzbarskim,
- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- gminy Godkowo, Milejewo, Młynary, Pasłęk i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg;

w województwie podlaskim:

- gmina Brańsk z miastem Brańsk, gminy Rudka, Wyszki, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski) i miasto Bielsk Podlaski w powiecie bielskim,
- gminy Dziadkowice, Grodzisk i Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Kolno z miastem Kolno, Mały Płock i Turośl w powiecie kolneńskim,
- gminy Juchnowiec Kościelny, Suraż i Poświętne w powiecie białostockim,
- powiat zambrowski,
- gminy Bakalarzewo, Wizajny, Przerośl, Filipów, część gminy Raczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,

- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo, Ciechanowiec, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Łomża, Miastkowo, Nowogród, Piątnica, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Łomża;

w województwie mazowieckim:

- gminy Ceranów, Kosów Lacki, Sabnie, Sterdyń, część gminy Bielany położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Grębków, Liw, Miedzna i miasto Węgrów w powiecie węgrowskim,
- gminy Kotuń, Mokobody, Wodynie, Skórzec i Siedlce w powiecie siedleckim,
- powiat miejski Siedlce,
- gminy Rzekuń, Troszyn, Czerwin i Goworowo w powiecie ostrołęckim,
- powiat ostrowski,
- gminy Mała Wieś i Wyszogród w powiecie płockim,
- gminy Czerwińsk nad Wisłą, Joniec, Naruszewo i Załuski w powiecie płońskim,
- gmina Nasielsk w powiecie nowodworskim,
- gminy Obryte, Winnica, Zatory i Pułtusk z miastem Pułtusk w powiecie pułtuskim,
- gmina Somianka w powiecie wyszkowskim,
- gminy Dąbrówka, Klembów, Poświętne i Tłuszcz w powiecie wołomińskim,
- gminy Mińsk Mazowiecki z miastem Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Cegłów, Dębe Wielkie, Halinów, Kałuszyn, Siennica, Stanisławów i Latowicz w powiecie mińskim,
- gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa i Wilga w powiecie garwolińskim,
- gminy Lesznowola i Tarczyn w powiecie piaseczyńskim,
- gminy Grójec, Jasieniec i Warka w powiecie grójeckim,
- gminy Grabów nad Pilicą i Magnuszew w powiecie kozienickim,
- gminy Brwinów, Michałowice, Nadarzyn, Piastów, Pruszków i Raszyn w powiecie pruszkowskim,
- gminy Baranów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Podkowa Leśna w powiecie grodziskim,
- gminy Iłów, Młodzieszyn, Nowa Sucha, Rybno, Sochaczew z miastem Sochaczew i Teresin w powiecie sochaczewskim;

w województwie lubelskim:

- gminy Cyców, Ludwin, Łęczna, Milejów, Puchaczów i Spiczyn w powiecie łęczyńskim,
- gmina Borki w powiecie radzyńskim,
- gmina Adamów, Krzywda, Serokomla, Wojcieszków i Wola Mysłowska w powiecie łukowskim,
- gminy Dorohusk, Dubienka, Kamień, Chełm, Siedliszcze, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny i Żmudź w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- gminy Firlej, Kock, Kamionka, Michów, Lubartów z miastem Lubartów, Serniki, Ostrów Lubelski i Uścimów w powiecie lubartowskim.

## CZEŚĆ II

**1. Republika Czeska**

Następujące obszary w Republice Czeskiej:

— katastrální území obcí v okrese Zlín:

- Bratřejov u Vizovic,
- Březnice u Zlína,
- Březová u Zlína,
- Dešná u Zlína,
- Dolní Ves,
- Držková,
- Fryšták,
- Horní Ves u Fryštáku,
- Hostišová,
- Hrobice na Moravě,
- Hvozdná,
- Chrastěšov,
- Jaroslavice u Zlína,
- Jasenná na Moravě,
- Kašava,
- Klečůvka,
- Kostelec u Zlína,
- Kudlov,
- Lhotka u Zlína,
- Lhotsko,
- Lípa nad Dřevnicí,
- Louky nad Dřevnicí,
- Lukov u Zlína,
- Lukoveček,
- Lutonina,
- Lužkovice,
- Malenovice u Zlína,
- Mladcová,
- Neubuz,
- Ostrata,
- Podkopná Lhota,
- Prštné,
- Příluky u Zlína,
- Racková,

- Raková,
- Slušovice,
- Štípa,
- Tečovice,
- Trnava u Zlína,
- Ublo,
- Velíková,
- Veselá u Zlína,
- Vítová,
- Vizovice,
- Vlčková,
- Všemina,
- Zádveřice,
- Zlín,
- Želechovice nad Dřevnicí.

## 2. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Haapsalu linn,
- Hanila vald,
- Harju maakond,
- Ida-Viru maakond,
- Jõgeva maakond,
- Järva maakond,
- Kihelkonna vald,
- Kullamaa vald,
- Kuressaare linn,
- Lääne-Viru maakond,
- Lääne-Saare vald,
- osa Leisi vallast, mis asub lääne pool Kuressaare-Leisi maanteest (maantee nr 79),
- Lihula vald,
- Martna vald,
- Muhu vald,
- Mustjala vald,
- Osa Noarootsi vallast, mis asub põhja pool maanteest nr 230,
- Nõva vald,
- Pihla vald,
- Pärnu maakond (välja arvatud Audru ja Tõstamaa vald),
- Põlva maakond,

- Rapla maakond,
- Osa Ridala vallast, mis asub edela pool maanteest nr 31,
- Ruhnu vald,
- Salme vald,
- Tartu maakond,
- Torgu vald,
- Valga maakond,
- Viljandi maakond,
- Vormsi vald,
- Võru maakond.

### 3. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Ādažu novads,
- Aglonas novada Kastuļinas, Grāveru un Šķeltovas pagasts,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novada Bēnes, Lielauces un Īles pagasts,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cēsvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novada Vaboles, Līksnas, Sventes, Medumu, Demenas, Kalkūnes, Laucesas, Tabores, Maļinovas, Ambeļu, Biķernieku, Naujenes, Vecsalienas, Salienas un Skrudalienas pagasts,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,

- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa A2,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novada Tinūžu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa P10, Ikšķiles pilsēta,
- Ilūkstes novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novada Glūdas, Zaļenieku, Svētes, Kalnciema, Līvberzes un Valgundes pagasts,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V81 un V128,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Kurmāles, Padures, Pelču, Rumbas, Rendas, Kalibes un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novada Skultes, Limbažu, Umurgas, Katvaru, Pāles un Viļķenes pagasts, Limbažu pilsēta,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novada Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa P73 un uz rietumiem no autoceļa 932,

- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novada Saunas pagasts,
- Priekuļu novada Veselavas pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P28 un rietumiem no autoceļa P20,
- Raunas novada Drustu pagasts un Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa A2,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novada Audriņu, Bērzgales, Čornajas, Dricānu, Gaigalavas, Griškānu, Ilzeskalna, Kantinieku, Kaunatas, Lendžu, Lūznavas, Maltas, Mākoņkalna, Nagļu, Ozolaines, Ozolmuižas, Rikavas, Nautrēnu, Sakstagala, Silmalas, Stojerovas, Stružānu un Vērēmu pagasts un Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Sīlukalna, Stabulnieku, Galēnu un Silajāņu pagasts,
- Rojas novads,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa P10,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Saldus novada Jaunlutriņu, Lutriņu un Šķēdes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novada Mores pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P3,
- Skrīveru novads,
- Smiltenes novads,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,

- Viesītes novada Elkšņu un Viesītes pagasts, Viesītes pilsēta,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

#### 4. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Naujosios Akmenės kaimiškoji, Naujosios Akmenės miesto ir Ventos seniūnijos,
- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė: Andrioniškio, Anykščių, Debeikių, Kavarsko seniūnijos dalis į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 1205 ir į šiaurę rytus nuo kelio Nr. 1218, Kurklių, Skiemonių, Svėdasų, Troškūnų ir Viešintų seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė: Nemunėlio Radviliškio, Pabiržės, Pačeriaukštės ir Parovėjos seniūnijos,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Girdžių, Jurbarko miesto, Jurbarkų, Juodaičių, Raudonės, Seredžiaus, Veliuonos, Skirsnemunės ir Šimkaičių seniūnijos,
- Kaišiadorių miesto savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybės: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos apylinkių, Garliavos, Karmėlavos, Kačerginės, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkijos apylinkių, Vilkijos, Zapyškio seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybės savivaldybės: Dotnuvos, Gudžiūnų, Josvainių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229, Krakių, Kėdainių miesto, Surviliškio, Truskavos, Vilainių ir Šėtos seniūnijos,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Noriūnų, Skapiškio, Subačiaus ir Šimonių seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių ir Viekšnių seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Klovainių, Rozalimo, Lygumų, Pakruojo, Žeimelio, Linkuvos ir Pašvitinio seniūnijos,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Krekenavos seninūnijos dalis į vakarus nuo Nevėžio upės ir į pietus nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Joniškėlio apylinkių, Joniškėlio miesto, Saločių ir Pušaloto seniūnijos,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Ariogalos, Betygalos, Pagojukų ir Šiluvos seniūnijos ir Kalnųjų ir Girkalnio seniūnijų dalisį pietus nuo kelio Nr. A1,
- Prienų miesto savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,



- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

## 5. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- część gminy Wieliczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gmina Orzysz, Biała Piska i część gminy Pisz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 w powiecie piskim,
- gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
- gminy Braniewo z miastem Braniewo, Lelkowo, Pieniężno, Frombork, Płoskinia i część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 509 w powiecie braniewskim;

w województwie podlaskim:

- część gminy Wizna położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Drohiczyn w powiecie siemiatyckim,
- gmina Dubicze Cerkiewne, Czyże, Białowieża, Hajnówka z miastem Hajnówka, Narew, Narewka i części gmin Kleszczel i Czeremcha położone na wschód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gmina Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Grabowo i Stawiski w powiecie kolneńskim,
- gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Łapy, Michałowo, Supraśl, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
- część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski), gminy Orla i Boćki w powiecie bielskim,
- powiat sejneński,
- gminy Jeleniewo, Rutka-Tartak, Szypliszki część gminy Raczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,
- powiat miejski Suwałki,
- gminy Augustów z miastem Augustów, Bargłów Kościelny, Nowinka, Płaska i Sztabin w powiecie augustowskim,
- powiat sokólski,
- powiat miejski Białystok;

w województwie mazowieckim:

- gmina Przesmyki, Domanice, Suchożebry, Mordy, Wiśniew i Zbuczyn w powiecie siedleckim,
- gmina Repki, Jabłonna Lacka, część gminy Bielany położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Łosice i Olszanka w powiecie łosickim,
- gmina Brochów w powiecie sochaczewskim,
- gminy Czosnów, Leoncin, miasto Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek i Zakroczym w powiecie nowodworskim,
- gmina Pokrzywnica w powiecie pułuskim,
- gminy Kobyłka, Marki, Radzymin, Wołomin, Zielonka i Ząbki w powiecie wołomińskim,
- gmina Sulejówek w powiecie mińskim,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat otwocki,
- gminy Konstancin-Jeziorna, Piaseczno, Prażmów i Góra Kalwaria w powiecie piaseczyńskim,
- gmina Chynów w powiecie grójeckim,
- powiat miejski Warszawa;

w województwie lubelskim:

- gminy Wohyń, Ulan-Majorat Czemierniki i miasto Radzyń Podlaski w powiecie radzyńskim,
- gmina wiejska Łuków z miastem Łuków, Stanin, Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski i Trzebieszów w powiecie łukowskim,
- gminy Stary Brus i Urszulin w powiecie włodawskim,
- gminy Rossosz, Wisznice, Sławatycze, Sosnówka, Tuczna i Łomazy w powiecie bialskim,
- gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Milanów, Parczew, Sosnowica i Siemień w powiecie parczewskim,
- gminy Niedźwiada i Ostrówek w powiecie lubartowskim,
- gminy Ruda Huta, Sawin i Wierzbica w powiecie chełmskim.

### CZĘŚĆ III

#### 1. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Audru vald,
- Lääne-Nigula vald,
- Laimjala vald,
- osa Leisi vallast, mis asub ida pool Kuressaare-Leisi maantee (maantee nr 79),
- Osa Noarootsi vallast, mis asub lõuna pool maantee nr 230,
- Orissaare vald,
- Põide vald,
- Osa Ridala vallast, mis asub kirde pool maantee nr 31,
- Tõstamaa vald,
- Valjala vald.

## 2. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Aglonas novada Aglonas pagasts,
- Auces novada Vītiņu pagasts,
- Daugavpils novada Nīcgales, Kalupes, Dubnas un Višķu pagasts,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa A2,
- Ikšķiles novada Tīnūžu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa P10,
- Inčukalna novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V81 un V128,
- Limbažu novada Vidrižu pagasts,
- Neretas novada Neretas, Pilskalnes, Zalves pagasts un Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa P73 un uz austrumiem no autoceļa 932,
- Priekuļu novada Liepas un Mārsēnu pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P28 un austrumiem no autoceļa P20,
- Preiļu novada Preiļu, Aizkalnes un Pelēču pagasts un Preiļu pilsēta,
- Raunas novada Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa A2,
- Rēzeknes novada Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Riebiņu un Rušonas pagasts,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa P10,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Jaunauces, Rubas, Vadakstes un Zvārdes pagasts,
- Sējas novads,
- Siguldas novada Siguldas pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P3, un Siguldas pilsēta,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Vārkavas novads,
- Viesītes novada Rites un Saukas pagasts.

## 3. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Anykščių rajono savivaldybė: Kavarsko seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1205 ir į pietus nuo kelio Nr. 1218 ir Traupio seniūnija,
- Biržų rajono savivaldybė: Vabalninko, Papilio ir Širvenos seniūnijos,
- Druskininkų savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Čekiškės ir Vandžiogalos seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Pelėdnagių, Pernaravos seniūnijos ir Josvainių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Alizavos ir Kupiškio seniūnijos,

- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Guostagalio seniūnija,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Karsakiškio, Miežiškių, Naujamiesčio, Pajstrio, Raguvos, Ramygalos, Smilgių, Upytės, Vadoklių, Velžio seniūnijos ir Krekenavos seniūnijos dalis į rytus nuo Nevėžio upės ir į šiaurę nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Daujėnų, Krinčino, Namišių, Pasvalio apylinkių, Pasvalio miesto, Pumpėnų ir Vaškų seniūnijos,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė.

#### 4. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,
- gminy Jedwabne i Przytuły oraz część gminy Wizna, położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Lipsk w powiecie augustowskim,
- części gminy Czeremcha i Kleszczele położone na zachód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gminy, Mielnik, Milejczyce, Nurzec-Stacja, Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim;

w województwie mazowieckim:

- gminy Platerów, Sarnaki, Stara Kornica i Huszlew w powiecie łosickim,
- gminy Korczew i Paprotnia w powiecie siedleckim;

w województwie lubelskim:

- gminy Kodeń, Konstantynów, Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie i Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gminy Radzyń Podlaski, Komarówka Podlaska i Kąkolewnica w powiecie radzyńskim,
- gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
- gmina Podedwórze w powiecie parczewskim.

#### CZĘŚĆ IV

#### Włochy

Następujące obszary we Włoszech:

- tutto il territorio della Sardegna.”.







ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)  
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



**Urząd Publikacji Unii Europejskiej**  
2985 Luksemburg  
LUKSEMBURG

**PL**