

II

(Akti, katerih objava ni obvezna)

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 16. marca 2004

o državni pomoči, ki jo je Italija izplačala ladjarskim družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia)

(notificirana pod dokumentarno številko K(2004) 470)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2005/163/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

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

po pozivu zadevnih strank, naj na podlagi zgoraj navedenih členov predložijo svoje pripombe⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

I. POSTOPEK

- (1) Po številnih prijavah se je Komisija odločila, da sproži postopek, določen v členu 88(2) Pogodbe v zvezi s pomočjo, izplačano šestim družbam skupine Tirrenia, in sicer družbam Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar. Ta pomoč ima obliko subvencij, plačanih neposredno vsaki družbi v skupini za podporo storitvam pomorskega prevoza, ki jih zagotavljajo te družbe na podlagi šestih sporazumov, sklenjenih z državo leta 1991. Namen teh sporazumov je zagotoviti izvajanje storitev pomorskega prevoza, večina jih povezuje celinsko Italijo s Sicilijo, Sardinijo in drugimi manjšimi italijanskimi otoki.

- (2) S pismom z dne 6. avgusta 1999 je Komisija Italijo obvestila o svoji odločitvi, da sproži postopek. S pismom z dne 28. septembra 1999 so italijanski organi predložili svoje pripombe glede te odločitve.

⁽¹⁾ UL C 306, 23.10.1999, str. 2.

- (3) Po objavi te odločitve v Uradnem listu⁽²⁾ so številni zasebni prevozniki, ki opravljajo storitve pomorskega prevoza v konkurenci z drugimi družbami skupine Tirrenia, Komisiji predložilo svoje pripombe. Te pripombe so bile nato posredovane italijanskim organom, da bi lahko predložili lastne pripombe o tem.
- (4) 18. oktobra 1999 je Italija pred Sodiščem vložila pritožbo za razveljavitev dela odločitve o uvedbi postopka, ki določa, da se izplačevanje pomoči začasno opusti⁽³⁾. Poleg tega so družbe Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar na podlagi člena 230(4) Pogodbe pred Sodiščem prve stopnje vložile pritožbo za razveljavitev⁽⁴⁾.
- (5) Za časa preiskovalne faze so italijanski organi zaprosili za razdelitev primera skupine Tirrenia, da se prednostno doseže končna odločitev v zvezi z družbo Tirrenia di Navigazione. To zahtevo sta spodbudila želja italijanskih organov po privatizaciji skupine, začeni z družbo Tirrenia di Navigazione, in namen pospešitve postopka v zvezi s to družbo.
- (6) Glede te zahteve je Komisija ugotovila, da je družba Tirrenia di Navigazione delovala kot vodja skupine pri finančni in tržni strategiji skupine, medtem ko je šest družb članic, ki so pravno neodvisne, delovalo na geografsko zaokroženih segmentih tržišča ob različnih stopnjah konkurence tako s strani zasebnih italijanskih prevoznikov kot prevoznikov iz drugih držav članic. Komisija je tudi ugotovila, da so bile subvencije, plačane s strani italijanskih organov v skladu s sporazumi iz točke 1, izračunane tako, da krijejo neto izgube delovanja na linijah, ki jih pokriva vsaka od omenjenih družb, in da so bile izplačane neposredno tem družbam, ne da bi šle preko družbe Tirrenia di Navigazione. Nazadnje so drugi deli pomoči, zajeti v postopku – pomoč za naložbe in pomoč davčne narave – zahtevali posebno analizo za vsako družbo v skupini. Zato se je Komisija odločila, da lahko ugotovi zahtevo italijanskih organov, in je z Odločbo 2001/251/ES⁽⁵⁾ z dne 21. junija 2001 zaključila postopek v zvezi s pomočjo, izplačano družbi Tirrenia di Navigazione.
- (7) Ta odločba zadeva pomoč, ki jo je Italija dodelila drugim petim družbam skupine Tirrenia (v nadaljnjem besedilu „regionalne družbe“). Na različnih dvostranskih srečanjih med letoma 2001 in 2003 so italijanski organi za vsako izmed približno 50 linij, ki jih pokriva peterica regionalnih družb, posredovali informacije o posebnostih tržišč, spremembah v času za promet, ki ga opravljajo javne družbe, morebitni prisotnosti zasebnih družb, ki konkurirajo z javnimi družbami, in spremembah v znesku javne pomoči, izplačane vsaki družbi (dokumenti, registrirani pod številkami A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 in A/13356/04).
- (8) Poleg tega je januarja, februarja in septembra 2003 več družb pritožnic, predvsem nekateri zasebni prevozniki, ki konkurirajo z regionalno družbo Caremar v Neapeljskem zalivu, Komisiji predložilo dodatne informacije, ki jih je treba upoštevati v preiskovalnem postopku. Italijanski organi so bili pozvani, da podajo svoje pripombe o tem. 20. oktobra 2003 je bilo dvostransko srečanje, na katerem so italijanski organi sprejeli nekatere obveznosti glede več hitrih povezav v Neapeljskem zalivu. Te obveznosti so bile formalizirane s sporočilom 501 z dne 29. oktobra 2003, ki ga je Komisija prejela 31. oktobra 2003 (A/33506) in potrdila s sporočilom z dne 17. februarja 2004 (A/13405/04). Glede *Adriatice* so italijanski organi dne 23. februarja 2004 po faksu predložili Komisiji dodatne informacije (registrirane pod številko A/13970/04).

⁽²⁾ Glej opombo 1.

⁽³⁾ Primer C-400/99, nerešen v zadevi. V sodbi z dne 9. oktobra 2001 (PSES I-7303) je Sodišče zavrnilo stransko vlogo Komisije, da se ugotovi nesprejemljivost italijanske pritožbe.

⁽⁴⁾ Nerešen primer T-246/99.

⁽⁵⁾ UL L 318, 4.12.2001, str. 9.

II. PODROBEN OPIS UKREPOV POMOČI**Zadevni trgi**

- (9) Družba Adriatica tradicionalno upravlja naslednje mednarodne povezave:
- (i) v srednjem in spodnjem Jadranu:
 - Ancona–Drač (Albanija),
 - Bari–Drač,
 - Ancona–Split (Hrvaška),
 - Ancona–Bar (Jugoslavija);
 - (ii) v zgornjem Jadranu (istrska obala), med italijanskimi pristanišči Trst, Gradež in Lignano na eni strani in hrvaškimi pristanišči Piran, Poreč, Rovinj in Brioni na drugi strani.
- Do leta 2000 je družba Adriatica delovala tudi na drugih mednarodnih progah, in sicer:
- Trst–Drač (Albanija),
 - Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras (Grčija).
- (10) Hkrati družba Adriatica opravlja izključno lokalne kabotažne povezave med otočjem Tremiti in celinskimi italijanskimi pristanišči Ortona, Vasto, Termoli, Vieste in Manfredonia.
- (11) Nazadnje Adriatica zagotavlja prevoz blaga na Sicilijo in z nje na naslednjih kabotažnih poteh:
- Ravenna–Catania,
 - Benetke–Catania,
 - Livorno–Catania ⁽⁶⁾,
 - Genova–Termini Imerese ⁽⁷⁾,
- (12) Večina potniškega prometa družbe Adriatica je osredotočena na mednarodnih povezavah v srednjem in spodnjem Jadranu, še posebej povezave z Albanijo (49 % skupnega prometa družbe) in kabotažne povezave z otoki otočja Tremiti ⁽⁸⁾. Več kot 90 % celotnega obsega tovornega prometa Adriatice prispevajo kabotažne povezave s Sicilijo in mednarodnimi povezavami srednjega in južnega Jadrana (67 % skupnega tovornega prometa družbe) ⁽⁹⁾.
- (13) Družba Adriatica ima na linijah, na katerih deluje, različno konkurenco. V srednjem in južnem Jadranu na primer samo na dveh mednarodnih linijah delujejo tudi drugi ladijski prevozniki, in sicer:
- Bari–Drač (Albanija), na kateri dva druga prevoznika Skupnosti delujeta vse leto,
 - Ancona–Split (Hrvaška), oskrbujejo jo trije drugi prevozniki, vključno s prevoznikom Skupnosti, ki deluje samo v turistični sezoni.

Na drugi strani so redne storitve do Grčije iz pristanišč Brindisi in Bari, na katerih je družba Adriatica delovala do leta 2000, upravljali tudi mnogi drugi prevozniki, vključno s prevozniki Skupnosti.

⁽⁶⁾ Storitve so bile 1. februarja 2001 prenesene z družbe Tirrenia di Navigazione na Adriatico.

⁽⁷⁾ Prim. opombo 2.

⁽⁸⁾ Od 596 943 potnikov, ki so potovali z družbo Adriatica v letu 2000, jih je 397 146 potovalo po poteh srednjega in južnega Jadrana – od katerih 334 639 med Italijo in Albanijo – in 161 024 na povezavah z otočjem Tremiti.

⁽⁹⁾ Od 779 223 linearnih metrov tovora, odpravljenega z družbo Adriatica v letu 2000, jih je bilo 306 124 odpravljenih po poteh srednjega in južnega Jadrana (235 542 izmed njih med Italijo in Albanijo) in 473 099 na povezavah s Sicilijo.

- (14) Na kabotažnem trgu z italijanskimi otoki se družba Adriatica sooča s konkurenco drugih italijanskih prevoznikov na povezavah z več otoki iz otočja Tremiti. Vendar pa ti prevozniki niso prisotni celo leto, saj so konkurenčne storitve večino časa izven turistične sezone opuščene. Na trgu kabotaže tovara s Sicilijo obstaja konkurenca drugih italijanskih prevoznikov na dveh poteh, in sicer Genova–Termini Imerese⁽¹⁰⁾ in Ravenna–Catania.

Saremar

- (15) Družba Saremar deluje samo na povezavah z otoki severnovzhodne in jugozahodne Sardinije in na liniji Santa Teresa di Gallura–Bonifacio med Sardinijo in Korziko.
- (16) Na teh poteh, na nekaterih izmed njih delujejo drugi konkurenti Skupnosti, ima družba Saremar skupno 64 % trga potniškega in 70 % trga tovarnega prometa.
- (17) Razen povezave Korzika–Sardinija so druge poti, na katerih deluje, dokaj kratke in merijo v povprečju pet navtičnih milj, zaradi česar, skupaj s pogostostjo dnevnih potovanj, te pomorske povezave niso kot sistem primestnega prometa, namenjen zagotavljanju prevoza in preskrbe prebivalcem sosednjih otokov⁽¹¹⁾. Posebna narava tega trga izhaja tudi iz lokalnih geografskih in meteoroloških pogojev na morju, zaradi katerih je nujno uporabiti posebno vrsto ladje, ki ni ustrezna za uporabo druge za druge vrste ladijskega prevoza.
- (18) Družba Saremar se sooča s konkurenco drugih italijanskih prevoznikov na treh od štirih linij, na katerih deluje, vključno s povezavo med Sardinijo in Korziko.

Toremar

- (19) Družba Toremar deluje samo na pomorskih kabotažnih poteh med celino in Toskanskimi otoki (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa in Giglio). Družba pluje predvsem v omrežju lokalnih storitev, katerih pogostost in urniki zadostijo preskrbi in zahtevam po mobilnosti otoških prebivalcev. Značilnosti omrežja storitev, ki jih zagotavlja družba Toremar, se lahko primerjajo s primestnim omrežjem lokalnih prevoznih storitev⁽¹²⁾.
- (20) Na dveh izmed šestih poti, na katerih deluje Toremar, vse leto delujejo tudi drugi italijanski prevozniki.

Siremar

- (21) Družba Siremar deluje na lokalnih povezavah med pristanišči Sicilije in manjšimi otoki okoli Sicilije (Eolski otoki, Pelagijski otoki, Egadski otoki, Ustica in Pantelleria). Samo povezave z otočjem Eolskih otokov severno od Sicilije se širijo do polotoka (Neapelj). To je zgolj lokalna mreža poti; potovanja – običajno kratka, pogostost storitev in urnik pretežno služijo zahtevam mobilnosti otoških prebivalcev.
- (22) Kar zadeva Eolske in Egadske otoke Siremar deluje v konkurenci z zasebnimi italijanskimi prevozniki.
- (23) Eolske otoke, ki štejejo 12 000 prebivalcev s stalnim prebivališčem, od katerih jih je 9 000 na glavnem otoku Lipari, oskrbuje pet povezav, na katerih deluje družba Siremar iz sicilijanskega pristanišča Milazzo. Storitve se opravlja celo leto z uporabo kombiniranih plovil (potniških/za kopenska prevozna sredstva) ter hitrih potniških plovil. En italijanski prevoznik konkurira z družbo Siremar na štirih izmed petih poti, z uporabo kombiniranih plovil zmerne zmogljivosti, medtem ko drugi konkurira s storitvami hitre povezave na treh poteh izven turistične sezone in štirih v turistični sezoni.

⁽¹⁰⁾ S potjo Genova–Palermo, ki jo oskrbujejo konkurenti, primerljiva v tem, da se lahko pristanišči Palermo in Termini Imerese, ki sta le nekaj kilometrov narazen, obravnavata kot obojestransko zamenljivi.

⁽¹¹⁾ Na štirih rednih poteh, na katerih družba deluje, gre za povprečno eno izplutje na uro med 6.00 in 22.00 uro.

⁽¹²⁾ Za vsako oskrbovano pot obstaja v povprečju eno izplutje na uro za vsa pristanišča od 6.00 do 22.00.

- (24) Družba Siremar deluje na celoletnih povezavah s tremi otoki Egadskega otočja severovzhodno od Sicilije iz sicilskega pristanišča Trapani, z uporabo enega kombiniranega plovila (potniško/za kopenska prevozna sredstva) in dveh hitrih plovil. Na tem trgu sta navzoča dva zasebna italijanska prevoznika; prvi zagotavlja samo storitve tovrnega prometa, medtem ko drugi zagotavlja storitve hitre povezave.
- (25) Družba Siremar se ne sooča s konkurenco zasebnih prevoznikov na drugih poteh, ki jih upravlja iz pristanišč Palermo in Agrigento. Družba Siremar je tako edini prevoznik, ki zadovoljuje zahteve po mobilnosti prebivalcev zadevnih otokov.

Caremar

- (26) Družba Caremar deluje na omrežju lokalnih pomorskih povezav med celinskimi pristanišči Neapeljskega zaliva (Neapelj, Sorrento in Pozzuoli) in Partenopeanskimi otoki (Capri, Ischia, Procida) ter med celinskimi pristanišči Formia in Anzio (Lazio) ter manjšimi otoki Ponza in Ventotene. Storitve, ki jih zagotavljajo, v glavnem izpolnjujejo zahteve po mobilnosti lokalnih skupnosti.
- (27) V Neapeljskem zalivu družba Caremar deluje v konkurenci z drugimi zasebnimi italijanskimi prevozniki na poteh Capri–Neapelj, Capri–Sorrento, Ischia–Neapelj in Procida–Neapelj.
- (28) Družba Caremar se ne sooča s konkurenco na povezavah, na katerih deluje, z otoki Ponza in Ventotene, kjer deluje celo leto z uporabo kombiniranih potniških plovil/plovil za kopenska prevozna sredstva. Vendar pa se sooča s konkurenco zasebnega prevoznika na storitvah hitre povezave, ki deluje na progah Ponza–Formia in Ventotene–Formia.
- (29) Ponovno se lahko poti, na katerih deluje družba Caremar, primerjajo s primestnim transportnim omrežjem v smislu pogostosti in urnika, zlasti kar zadeva Neapeljski zaliv.

Subvencije, plačane za obveznosti iz opravljanja javnih storitev

Zakonodajni okvir

- (30) Člen 8 Zakona št. 684 z dne 20. decembra 1974 o prestrukturiranju pomorskih storitev večjega nacionalnega interesa (Zakon št. 684/1974) zahteva, da pomorske povezave z večjimi in manjšimi otoki izpolnijo pogoje, ki se nanašajo na gospodarski in socialni razvoj zadevnih regij, zlasti regije Mezzogiorno. V ta namen Zakon predvideva, da se prevoznikom zaupa opravljanje takšnih storitev, za katere se plačajo subvencije v skladu z javnimi naročili za storitve, ki trajajo 20 let.
- (31) Člen 9 Zakona št. 160 z dne 5. maja 1989 o spremembi in zamenjavi v uredbo z zakonsko močjo št. 77 z dne 4. marca 1989 v zvezi z nujnimi določbami glede pomorskega prometa in koncesij (Zakon št. 160/1989) določa, da morajo poti, ki delujejo in pogostost storitev, ki jih mora zagotoviti, določiti javni organi na podlagi tehničnih predlogov koncesijskih družb, ki morajo v ta namen vsakih pet let predložiti načrt storitev.
- (32) V skladu z Zakonom št. 169 z dne 19. maja 1975 o reorganizaciji pomorskih lokalnih poštnih in trgovinskih pomorskih storitev (Zakon št. 169/1975) morajo koncesijske družbe kot dodatno dejavnost zagotavljati storitev prevoza pošte in paketne pošte, kot tudi trgovinske storitve zgolj lokalne narave.

- (33) Predsedniška uredba št. 501 z dne 1. junija 1979 o izvajanju Zakona št. 684/1974, kot jo razlaga in spreminja Zakon št. 373 z dne 23. junija 1977 o prestrukturiranju pomorskih storitev večjega nacionalnega interesa (Uredba št. 501/1979) navaja različne elemente (prihodke in stroške), ki so vključeni v izračun subvencij, plačanih koncesijskim družbam in določa, da morajo biti ure odhoda in prihoda na vsaki poti, na kateri delujejo zgoraj omenjene družbe, odobrene z ministrskim odlokom. Kar zadeva plovila, predsedniška uredba zahteva, da koncesionarji uporabljajo ladje, ki niso starejše od 18 let, katerih morajo biti lastniki, razen če Ministrstvo izrecno odstopa od tega. Ta omejitev, ki obvezuje koncesijske družbe, da redno obnavljajo svoje ladje, predstavlja posebno obveznost tistih pomorskih družb. Poleg tega morajo biti uporabljena plovila, dodeljena posamezno na vsaki poti javne storitve. Poleg običajnih storitev člen 40 pooblašča ministra za trgovski ladijski promet, da poskrbi za opravljanje dodatnih storitev, da zadosti izrednim zahtevam v javnem interesu ali zaradi prometa.
- (34) Zakon št. 856 z dne 5. decembra 1986 o predpisih za prestrukturiranje javnega ladjevja (Skupina Finmare) in ukrepih v zvezi z zasebnim ladijskim prevozom (Zakon št. 856/1986) določa, da se prevoznine določajo z ministrskim odlokom na predlog koncesijskih družb. Za običajne potnike in rezidente ter delavce migrante veljajo različne prevoznine, zadnji dve kategoriji uživata preferencialne stopnje.

Sporazumi o javnih storitvah

- (35) Julija 1991 je italijanska država sklenila enake sporazume z vsako izmed petih regionalnih družb skupine Tirrenia. V skladu s členom 2 sporazuma, se sporazumi uporabljani za nazaj, z veljavnostjo od 1. januarja 1989 in s trajanjem 20 let, iztečejo 31. decembra 2008. Vendar pa se sporazumi, predvideni za gospodarske odnose za leta 1989, 1990 in 1991, določijo z *ad hoc* ukrepi, ki jih ta odločba ne pokriva.
- (36) V skladu s členom 3 sporazumov se znesek letne subvencije določi na podlagi prošnje, ki jo družba predloži februarja vsakega proračunskega leta. Prošnja je nato predmet medresorskih posvetovanj in je odobrena naslednjega maja z ministrskim odlokom. Namen letne subvencije je omogočiti družbi, da krije izgube, ki so nastale iz primanjkljaja med stroški delovanja in prihodki. Člen 5 določa gospodarske parametre, ki se uporabljajo za izračun različnih upoštevanih stroškovnih elementov, v skladu s predsedniško uredbo št. 501/1979, pri določanju zneska subvencije.

Petletni načrti

- (37) Člen 1 sporazumov o javnih storitvah predvideva petletne načrte za določitev poti in pristanišč, ki bodo delovala, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih zadevnim pomorskim povezavam, pogostost storitve in prevoznine, ki se plačajo, vključno s subvencioniranimi prevozninami, zlasti za rezidente otoških regij.
- (38) Prvi petletni načrt (1990-1994) je bil odobren z ministrskim odlokom z dne 29. maja 1990 in se uporablja za nazaj od 1. januarja 1990. Drugi načrt, ki pokriva obdobje 1995-1999 in je bil odobren z odlokom z dne 14. maja 1996, je pustil poti in pogostost v veliki meri nespremenjene.
- (39) Tretji načrt (pokriva obdobje 2000-2004), ki je bil italijanskim organom predložen septembra 1999, še ni bil odobren. Do sprejetja tega načrta je odlok z dne 8. marca 2000 odredil družbam skupine Tirrenia, da vzdržujejo storitve, določene v členu 9 Zakona št. 160/1989, z uporabo plovil, ki jih imajo na voljo 31. decembra 1999.

Letna izravnalna subvencija

- (40) Sporazumi predvidevajo, da se letna izravnalna subvencija plača kot sledi: začetno predplačilo se izplača marca vsako leto, kar predstavlja 70 % subvencije, plačane preteklo leto. Drugo plačilo, opravljeno junija, predstavlja 20 % subvencije. Razlika med plačanimi zneski in primanjkljajem med stroški delovanja in prihodki v tekočem letu predstavlja izravnavo, ki je izplačana ob koncu leta. Če je družba prejela znesek, višji od neto stroškov opravljenih storitev (prihodek minus izgube), se zahteva, da razliko povrne v roku 15 dni po odobritvi bilance stanja.
- (41) Letna subvencija ustreza nakopičeni neto izgubi storitev iz petletnega načrta, h kateri je potrebno dodati spremenljiv znesek, ki ustreza donosnosti naloženega kapitala. Neto izguba delovanja izhaja iz razlike med nakopičenimi izgubami, ki običajno nastanejo v zimskem obdobju, in med zabeleženim prihodkom, zasluženem pretežno v poletnem obdobju.
- (42) Kar zadeva donosnost naloženega kapitala, informacije, ki so jih posredovali italijanski organi kažejo, da se odstotek takšnega kapitala vsako leto spreminja, od 12,5 % v letu 1992 do 5,1 % v letu 2000, glede na tržne mere, ki se uporabljajo v teh letih.
- (43) Znesek subvencije, plačane regionalnim družbam skupine Tirrenia v skladu s sporazumi o javnih storitvah iz leta 1991 je nastal, kot sledi⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(v milijonih italijanskih lir)

LETO	(A) STROŠKI DELOVANJA	(B) PRIHODKI	(C) NETO IZGUBA (nakopičene izgube minus nakopičeni prihodki) (A – B)	DONOSNOST NALOŽENEGA KAPITALA	ZNESEK LETNE SUBVENCije
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Znatne spremembe zneska letne subvencije (zadnji stolpec) so razložene z nihanji neto stroškov delovanja (stolpec C) mednarodnih povezav z Albanijo, Jugoslavijo in Hrvaško, na katerih so bile storitve prekinjene zaradi politične situacije na Balkanu. Nasprotno so neto stroški delovanja in zahteve letne subvencije za kabotažne povezave v zgornjem Jadranu in z otočjem Tremiti na splošno ostali med leti 1992 in 2001 stabilni. Poleg tega je opustitev storitev Grčiji ob koncu leta 1999 pripeljala do bistvenega znižanja stroškov delovanja in s tem do velikosti izravnalne subvencije.

⁽¹³⁾ Podatki, vzeti iz študije PricewaterhouseCoopers Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999, dopolnjene s strani italijanskih organov, ki so vključili leti 2000 in 2001. Študija ponovi analitične evidence družb skupine Tirrenia in oceni stroške delovanja in prihodke za vsako izmed poti.

SAREMAR

(v milijonih italijanskih lir)

LETO	(A) STROŠKI DELOVANJA	(B) PRIHODKI	(C) NETO IZGUBA (nakopičene izgube minus nakopičeni prihodki) (A – B)	DONOSNOST NALOŽENEGA KAPITALA	ZNESEK LETNE SUBVENCije
1992	– 33 519,0	7 464,0	– 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	– 35 938,0	8 365,0	– 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	– 35 295,2	9 383,8	– 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	– 34 605,7	11 396,6	– 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	– 34 972,8	11 533,5	– 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	– 36 653,4	11 746,7	– 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	– 39 602,0	11 744,0	– 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	– 40 218,8	12 425,6	– 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	– 36 300,0	12 652,0	– 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	– 31 105,6	12 487,0	– 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Razmeroma stabilna raven letne subvencije (zadnji stolpec) odraža naravo trga, na katerem družba Saremar deluje, t.j. lokalni trg, ki se srečuje z zahtevami po mobilnosti otoških skupnosti. Storitve, ki jih družba zagotavlja, so ostale v veliki meri nespremenjene – kar zadeva pogostost in urnike – odkar je začel veljati sporazum o javnih storitvah⁽¹⁴⁾ in so praktično nespremenjene celo katero koli leto.

TOREMAR

(v milijonih italijanskih lir)

LETO	(A) STROŠKI DELOVANJA	(B) PRIHODKI	(C) NETO IZGUBA (nakopičene izgube minus nakopičeni prihodki) (A – B)	DONOSNOST NALOŽENEGA KAPITALA	ZNESEK LETNE SUBVENCije
1992	– 43 511,0	27 406,0	– 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	– 44 907,0	30 750,0	– 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	– 47 696,6	32 759,0	– 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	– 47 900,0	32 000,0	– 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	– 50 516,1	32 483,3	– 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	– 48 900,0	31 200,0	– 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	– 50 801,0	29 996,0	– 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	– 47 840,1	32 362,0	– 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	– 45 675,0	34 577,0	– 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	– 44 903,1	35 573,5	– 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ Leta 1992 je družba Saremar izvedla skupno 18 000 potovanj na štirih poteh, na katerih deluje. Leta 2000 je bilo število potovanj okoli 20 000.

Večinoma lokalni trg, na katerem deluje družba Toremar, pojasnjuje razmeroma stabilno raven letne subvencije v več letih (zadnji stolpec). Storitve, ki jih je javna družba zagotavljala leta 2000 so bile enake – kar zadeva pogostost in urnike – kot tiste, ki jih je zagotavljala leta 1992⁽¹⁵⁾ in so ostale nespremenjene skozi celo leto, ne glede na sezonske spremembe povpraševanja.

SIREMAR

(v milijonih italijanskih lir)

LETO	(A) STROŠKI DELOVANJA	(B) PRIHODKI	(C) NETO IZGUBA (nakopičene izgube minus nakopičeni prihodki) (A – B)	DONOSNOST NALOŽENEGA KAPITALA	ZNESEK LETNE SUBVENCije
1992	– 79 543,0	26 903,0	– 52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	– 75 845,0	30 444,0	– 45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	– 78 549,7	32 845,7	– 45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	– 80 947,5	33 847,0	– 47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	– 85 934,6	32 724,0	– 53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	– 97 536,9	35 203,2	– 62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	– 106 563,1	37 244,8	– 69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	– 110 611,1	40 274,2	– 70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	– 102 881,0	43 335,0	– 59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	– 106 490,0	47 314,4	– 59 175,6	4 249,9	63 425,5

Storitve, ki jih zagotavlja družba Siremar, so po naravi primerljive s tistimi, ki jih zagotavljata družbi Saremar in Toremar: preskrba je stabilna odkar je začel veljati sporazum o javnih storitvah⁽¹⁶⁾ in nanjo komaj kaj vplivajo sezonske spremembe.

Visoki stroški delovanja družbe, katerih posledica je visoka letna subvencija, so pojasnjeni zlasti s številom poti, na katerih deluje (18 rednih poti), za izpolnitev zahtev prebivalcev 14 otokov ob Siciliji po mobilnosti. To veliko število rednih storitev pomeni, da večji del stroškov delovanja (osebje, gorivo, vzdrževanje, itd.) nastane z jamstvom velikega števila potovanj, ki jih družba izvede vsako leto⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(V milijonih italijanskih lir)

LETO	(A) STROŠKI DELOVANJA	(B) PRIHODKI	(C) NETO IZGUBA (nakopičene izgube minus nakopičeni prihodki) (A – B)	DONOSNOST NALOŽENEGA KAPITALA	ZNESEK LETNE SUBVENCije
1992	– 59 987,0	20 543,0	– 39 444,0	26,0	39 470,0
1993	– 63 737,0	22 810,0	– 40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	– 69 365,7	25 470,0	– 43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	– 71 389,6	24 519,9	– 46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	– 71 404,3	26 613,7	– 44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	– 73 752,0	30 420,0	– 43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	– 77 143,0	31 920,0	– 45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	– 74 172,0	30 896,5	– 43 275,5	986,6	44 262,3
2000	– 70 114,0	32 594,0	– 37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	– 68 316,8	33 377,9	– 34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ Leta 2000 je družba izvedla skupno 9 097 potovanj na poteh svojega omrežja v primerjavi z 8 300 potovanji v letu 1992.

⁽¹⁶⁾ Leta 2000 je družba Siremar izvedla skupno 11 910 potovanj na različnih poteh; leta 1992 jih je izvedla 11 919.

⁽¹⁷⁾ Leta 2000 je družba izvedla skupno 11 900 potovanj na 18 rednih poteh (11 700 leta 1992).

Stabilnost letne subvencije se pojasni z naravo omrežja storitev, ki ga zagotavlja družba Caremar; te storitve so ostale v veliki meri nespremenjene, odkar je začel veljati sporazum z Državo⁽¹⁸⁾.

Visoki stroški delovanja družbe, ki se kažejo v ravni letnega nadomestila, nastanejo iz števila poti, na katerih deluje (11) in pogostosti povezav.

Naložba, dogovorjena v petletnih načrtih in poslovnem načrtu

- (44) Poleg navedbe, katere poti bodo delovale in kako pogosto, petletni načrti tudi določajo naložbe, ki jih nameravajo izvesti koncesijske družbe v določenem obdobju, da bi zagotovile storitev na zadevnih poteh. V svoji preiskavi je Komisija poskušala vzpostaviti zlasti način, na katerega bi upoštevali stroške nakupa plovil in izgube za namene izračunavanja letne subvencije.
- (45) Komisija je prav tako želela preveriti, če so dodatne naložbe, načrtovane za družbe v skupini po poslovnem načrtu, ki ga je Tirrenia sprejela marca 1999 za obdobje 1999-2002, vsebovale kakršen koli element pomoči. Načrt ima naslednje glavne cilje:
- omogočiti družbam skupine, da obvladajo spremenjene pogoje na italijanskem kabotažnem trgu, ki so nastali zaradi njegove liberalizacije (1. januar 1999) in se pripravijo na iztek sporazumov, sklenjenih z državo leta 2008;
 - zmanjšati stroške storitev, zagotovljenih v skladu z zgoraj omenjenimi sporazumi;
 - ohranjati razvoj skupine in čim bolje izkoristiti razpoložljive vire;
 - ustvariti pogoje za privatizacijo družb skupine.
- (46) Poslovni načrt vključuje spremembe potrebnih naložb v storitve, ki jih krijejo sporazumi o javnih storitvah, ki se uporabljajo za razgradnjo starih ladij, prenos drugih plovil znotraj skupine in novih naložb v skupni višini 700 milijard italijanskih lir.

Preferencialno davčno obravnavanje

- (47) Uredba z zakonsko močjo št. 504 z dne 26. oktobra 1995 je uvedla preferencialne davčne sporazume za mineralna olja, ki se uporabljajo kot gorivo v pomorstvu. V skladu s členom 63(3) te uredbe se zmanjšajo trošarine za maziva, ki se uporabljajo na krovu.
- (48) V svoji odločitvi, da sproži postopek, je Komisija izrazila dvome o načinu, kako se je ta davčna oprostitve uporabljala za plovila, ki stojijo v italijanskih pristaniščih zaradi vzdrževanja. Komisija je želela zagotovilo, da ta ukrep ni diskriminiral drugih pomorskih prevoznikov, katerih ladje so bile v enakem položaju.

⁽¹⁸⁾ Leta 2000 je družba izvedla 12 872 potovanj na 12 poteh (15 650 leta 1992).

III. PRIPOMBE ZADEVNIH STRANK

Pripombe družb skupine Tirrenia

- (49) Družbe skupine Tirrenia so predložile svoje pripombe o odločitvi, da se sproži postopek, s pismom z dne 22. novembra 1999. Najprej so družbe izpodbijale mnenje, da se lahko nadomestilo, plačano v skladu s sporazumi, podpisanimi z državo, kvalificira kot „nova pomoč“ in od tod legitimnost odločitve za sprožitev uradnega preiskovalnega postopka. Zlasti uveljavljajo, da je bila Komisija obveščena veliko prej o obstoju režimov nadomestila javnih storitev in da glede njih ni nikoli imela ugovorov. Trdijo tudi, da je znesek letnega nadomestila, plačanega javnim družbam, nujno potreben in sorazmeren s potrebo po kritju dodatnih neto stroškov obveznosti iz opravljanja javnih storitev. Tirrenia je zato zaključila, da takšno plačilo ne ovira konkurence z drugimi prevozniki trga.
- (50) Istočasno v skladu z odstavkom 4 člena 230 Pogodbe⁽¹⁹⁾ so družba Tirrenia di Navigazione in regionalne družbe skupine Tirrenia sprožila postopke, ki trenutno tečejo pred Sodiščem prve stopnje proti odločitvi Komisije, da sproži postopek.

Pripombe zasebnih prevoznikov

- (51) Komisija je prejela pripombe različnih zasebnih prevoznikov, ki konkurirajo na številnih poteh, na katerih delujejo družbe Caremar, Saremar in Toremar. Te se lahko strnejo kot sledi:
- družbe skupine Tirrenia izvajajo agresivno trgovinsko politiko na poteh, na katerih je osredotočena konkurenca zasebnih prevoznikov, ki prevzemajo obliko potovanj po dampinških cenah, popustih in sistemih kasnejših plačil, katerih edino pojasnilo je javna pomoč, ki jo prejemajo;
 - obveznostim iz opravljanja javnih storitev primanjkuje preglednost in zmožnost družb skupine Tirrenia, da spremenijo obseg obveznosti, ki so jim naložene, zlasti v smislu poti, na katerih delujejo, naloženih urnikov ter pogostosti, je v nasprotju z naravo obveznosti iz opravljanja javnih storitev;
 - glede na to, da storitve zagotavljajo zasebni prevozniki na določenih poteh, ki jih oskrbujejo družbe skupine Tirrenia, se zdi potreba po javnih storitvah zelo sporna;
 - finančni sporazumi za investicije, ki se izvajajo od leta 1995, ali so načrtovane v poslovnem načrtu, vsebujejo elemente pomoči, zlasti kar zadeva dve plovili, ki jih je pridobila Viamare leta 1996 in bolj splošno v skladu z bolj ugodnim dostopom do bančnih posojil, ki jih uživajo družbe skupine Tirrenia;
 - družbe skupine Tirrenia uživajo preferencialno davčno obravnavanje za mineralna olja, ki se uporabljajo na plovilih, ko so zasidrane v italijanskih pristaniščih.

IV. PRIPOMBE ITALIJANSKIH ORGANOV

Subvencije, plačane za obveznosti iz opravljanja javnih storitev

- (52) S pismom z dne 29. septembra 1999 so italijanski organi posredovali svoje pripombe glede odločitve o sprožitvi postopka. Po njihovem mnenju člen 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu znotraj držav članic (pomorska kabotaža)⁽²⁰⁾ omogoča, da sporazumi, ki so bili sklenjeni z vsako družbo skupine Tirrenia ostanejo v celoti veljavni, dokler ob koncu leta 2008 ne potečejo. Zato sistem obveznosti iz opravljanja javnih storitev, ki izhaja iz teh sporazumov, ne more povzročati dvomom v zvezi z odločitvijo o sprožitvi postopka.

⁽¹⁹⁾ Glej opombo 4.

⁽²⁰⁾ UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

- (53) Italijanski organi ugovarjajo tudi pojmu, da pomoč iz Odločbe Komisije tvori „novo“ pomoč znotraj smisla člena 88(3) Pogodbe in da bi lahko vplivala na trgovino med državami članicami, preden je bil italijanski trg odprt kabotaži 1. januarja 1999.
- (54) Razen teh splošnih pripomb italijanski organi poudarjajo, da je prisotnost zasebnih prevoznikov na poteh, ki jih oskrbujejo družbe skupine Tirrenia, pogosto zadnji in omejen pojav, ki je omejen na majhno število poti in osredotočen v poletni sezoni. Poleg tega metoda izračunavanja letnega nadomestila, ki temelji na odštevanju dobička, ki je nastal poleti od izgub, ki so se nabrale pozimi, pomaga vzdrževati znesek nadomestila na najnižjem znesku.

Zato je, glede na italijanske organe, nadomestilo potrebno in nujno sorazmerno glede na obveznosti iz opravljanja javnih storitev, katerih značilnost mora določiti država članica.

Glede kršenja pravil konkurence družbe Adriatica na povezavah, na katerih je delovala med Italijo in Grčijo, italijanski organi poudarjajo, da odločitev Komisije v zvezi s to kršitvijo ni dokončna, da sta dva postopka neodvisna drug od drugega, da pomoč ni bila uporabljena za financiranje protikonkurenčnega vedenja, da bi, če bi jo razglasili za nezdružljivo, bila enaka kot nova kazen in če bi jo izterjali, bi ogrozila tako družbo Adriatica kot postopek privatizacije.

Naložba, predvidena v poslovnem načrtu

- (55) Italijanski organi poudarjajo, da je naložba, predvidena v poslovnem načrtu, namenjena zmanjšanju stroškov storitev in hkrati vzdrževanju visoke stopnje kakovosti. Trdijo tudi, da metode za financiranje načrtovanih naložb ne vsebujejo elementa pomoči, ker bodo navedene naložbe financirane delno iz lastnih sredstev družb in delno z bančnimi posojili, najetimi pod normalnimi tržnimi pogoji.

Preferencialno davčno obravnavanje

- (56) Italijanski organi so podali podrobnosti o pravnem okviru, ki ureja davčno obravnavanje mineralnih olj, ki se uporabljajo kot goriva za plovbo. Informacije, predložene Komisiji kažejo, da je bilo, preko splošne odločbe z dne 2. marca 1996, sprejete v skladu z Uredbo z zakonsko močjo št. 504/1995, prednostno davčno obravnavanje, ki ga določa Uredba z zakonsko močjo, razširjeno na goriva in maziva, ki se uporabljajo na plovilih, zasidranih v pristanišču zaradi vzdrževanja.
- (57) Istočasno je Italija pred Sodiščem vložila pritožbo zoper odločitev, da se sproži postopek v zvezi z delom, ki določa, da se izplačevanje pomoči začasno ustavi⁽²¹⁾.

V. OCENA POMOČI

Subvencije, plačane za obveznosti iz opravljanja javnih storitev

Obstoj pomoči

- (58) Člen 87(1) Pogodbe določa, da mora biti vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, v kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

⁽²¹⁾ Glej opombo 3.

- (59) Brez dvoma so obravnavane subvencije dodeljene s strani države in preko državnih sredstev. Kar zadeva pojem prednosti, le-tega je razložilo Sodišče v sodbi z dne 24. julija 2003 v primeru *Altmark Trans* ⁽²²⁾. Ta odločitev ugotavlja, da državni ukrep, ki vključuje nadomestilo za storitve, ki jih opravijo podjetja prejemnika, da bi razrešili obveznosti iz opravljanja javnih storitev, ne sodi v področje uporabe člena 87(1) Pogodbe, in da takšna podjetja ne uživajo finančne prednosti in ukrep ne učinkuje tako, da jih postavi v ugodnejši konkurenčni položaj, kot ga imajo podjetja, ki konkurirajo z njimi.

Sodišče navaja, da morajo biti izpolnjeni štiri pogoji, da se takšna nadomestila izogonejo razvrstitvi kot državna pomoč v posebnem primeru:

- podjetje prejemnik mora dejansko izpolnjevati obveznosti iz opravljanja javnih storitev in obveznosti morajo biti jasno opredeljene. V primeru nadomestila, plačanega družbam skupine Tirrenia, Komisija ugotavlja, da obveznosti iz opravljanja javnih storitev, ki so naložene družbam, nastanejo hkrati iz sporazumov, sklenjenih z italijansko državo julija 1991, pravnim okvirom (glej uvodne izjave 30 do 34) in petletnimi načrti (glej uvodne izjave 37 do 39). Obstoj dejanskih obveznosti iz opravljanja javnih storitev ⁽²³⁾ je preučen v uvodnih izjavah 84 do 122;
 - parametri, na podlagi katerih se izračunava nadomestilo, morajo biti določeni vnaprej na objektivni in pregleden način, da se prepreči priznanje trgovinske prednosti, ki lahko koristi podjetju prejemniku v primerjavi s konkurenčnimi podjetji. V zadevnem primeru Komisija ugotovi, da člen 5 sporazumov podrobno določa gospodarske parametre, ki se uporabljajo za izračun različnih upoštevanih stroškovnih elementov, v skladu s predsedniško uredbo št. 501/1979, da določi nadomestilo;
 - nadomestilo ne more preseči tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali pri izpolnjevanju obveznosti iz opravljanja javnih storitev, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti. Ta točka je preučena v uvodnih izjavah 123 do 148;
 - če podjetje, ki mora izpolnjevati obveznosti iz opravljanja javnih storitev, v določenem primeru ni izbrano v skladu s postopkom javnega naročanja, ki bi omogočil izbor vlagatelja, ki lahko zagotavlja tiste storitve z najmanjšimi stroški skupnosti, mora biti potrebna raven nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih tipično podjetje, dobro vodeno in primerno založeno s transportnimi sredstvi, da lahko uresničuje potrebne zahteve javnih storitev, ki so nastale pri opravljanju teh obveznosti, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega profita za izpolnjevanje teh obveznosti. Treba je vedeti, da družbe skupine Tirrenia niso bile izbrane kot rezultat postopka javnega naročanja. Komisija prav tako ugotavlja, da niti veljavni pravni predpisi niti sporazumi ne določajo pogojev, ki zagotavljajo, da nadomestilo ne presega stroškov tipičnega dobro vodenega podjetja in primerno založenega s transportnimi sredstvi. Prav tako so informacije in podatki, ki jih posredujejo italijanski organi ter prejemniki namenjeni ugotavljanju, če je ta pogoj izpolnjen.
- (60) Glede na zgornja načela in načela, navedena spodaj, ki zadevajo obstoj dejanskih zahtev javnih storitev, Komisija meni, da letna uravnavna subvencija, podeljena regionalnim družbam v skladu s sporazumi iz leta 1991, prenese prednost na tiste konkurenčne družbe, ki zagotavljajo ali bi lahko zagotavljale storitve na zadevnem trgu.
- (61) V skladu z vplivom na promet znotraj Skupnosti in izkrivljanje konkurence, so le-te očitne v primeru prometa med državami članicami ali med državami članicami in tretjimi državami, liberaliziranimi z Uredbo Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami in med državami članicami in tretjimi državami ⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ Primer C-280/00, še ni bil objavljen.

⁽²³⁾ Sodba sodišča v primeru C-205/1999 *Analir in drugi* [2001] PSES I-1271.

⁽²⁴⁾ UL L 378, 31.12.1986, str. 1.

- (62) Čeprav gre za sporne kabotažne storitve je Sodišče ugotovilo ⁽²⁵⁾, da ni nemogoče, da javna subvencija, podeljena podjetju, ki zagotavlja samo storitve lokalnega in regionalnega prometa in ne zagotavlja katerih koli mednarodnih prevoznih storitev, lahko vseeno učinkuje na trgovino med državami članicami.
- (63) Če država članica podeli javno subvencijo nekemu podjetju, se izvajanje prevoznih storitev tistega podjetja lahko vzdržuje ali poveča, tako da imajo podjetja, ustanovljena v drugih državah članicah, manjšo možnost zagotavljanja svojih prevoznih storitev na trgu v tisti državi članici ⁽²⁶⁾.
- (64) V skladu s sodno prakso Sodišča se od Komisije ne zahteva, če je bila pomoč podeljena nezakonito, da prikaže resničen učinek pomoči na konkurenco in trgovino med državami članicami. Takšna obveznost bi dajala prednost tistim državam članicam, ki so izplačale pomoč v nasprotju z dolžnostjo o priglasilu, določeno v členu 88(3) Pogodbe in ne tistim, ki niso priglasile pomoči v pripravljalni fazi ⁽²⁷⁾.
- (65) Dejstvo, da je bil ta trg v kabotažnih povezavah s sredozemskimi otoki začasno izvzet, do 1. januarja 1999, iz uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu znotraj držav članic (pomorska kabotaža), ne izključuje možnosti, da bi lahko subvencije, plačane regionalnim družbam, ki delujejo na kabotažnih poteh s sredozemskimi otoki v skladu s sporazumi, vplivale na trgovino med državami članicami in izkrivljeno konkurenco.
- (66) V vsakem primeru, celo ko se omogoči, da pomoč, plačana družbam, ki so samo opravljale kabotažne prevoze, mogoče niso vplivale na trgovino ali izkrivljeno konkurenco pred 1. januarjem 1999, se je situacija s tem dnem spremenila, ko je bila kabotažna trgovina odprta za vse prevoznike Skupnosti v skladu z Uredbo (EGS) št. 3577/92.
- (67) V luči kriterija, določenega v uvodnih izjavah 58 do 66, je koristno preučiti situacijo regionalnih družb glede na trge, na katerih delujejo.

— Kar zadeva družbo Adriatica bi Komisija opozorila da, na podlagi sporazuma, družba deluje ne samo na kabotažnem trgu, temveč tudi na mednarodnih poteh, na katerih se sooča ali se je soočala s konkurenco drugih prevoznikov iz Skupnosti, odkar je sporazum začel veljati. Komisija tudi ugotavlja tveganje notranjih subvencij med storitvami, ki jih zagotavlja družba Adriatica na kabotažnem trgu in tistimi na mednarodnem trgu, zlasti ker družba ne vodi ločenih računov za te različne kategorije storitev. V teh okoliščinah so mogoče subvencije, plačane družbi Adriatica iz sporazuma, vplivale na trgovino med državami članicami in izkrivljeno konkurenco.

— Kar zadeva štiri druge regionalne družbe Komisija ugotavlja, da samo družba Saremar deluje na mednarodni poti med Sardinijo in Korziko in da to počne v konkurenci z zasebnim italijanskim prevoznikom. Dejstvo, da je bila ta pot odprta potencialni konkurenci iz drugih držav članic, odkar je sporazum začel veljati kaže, da je letna subvencija, plačana družbi Saremar, da pokrije neto izgube delovanja povezav, zlasti kot rezultat pomanjkanja ločenih računov za različne kategorije storitev, lahko vplivala na trgovino med državami članicami in izkrivljeno konkurenco.

⁽²⁵⁾ Sodba v primeru *Altmark Trans*, odstavki 77-82, glej opombo 22.

⁽²⁶⁾ Glej Sodbo sodišča v primeru 102/87 *Francija proti Komisiji* [1988] PSES 4067, odstavek 19; primer C-305/89 *Italija proti Komisiji* [1991] PSES I-1603, odstavek 26, skupni primeri C-278/92, C-279/92 in C-280/92 *Španija proti Komisiji* [1994] PSES I-4103, odstavek 40; *Altmark Trans*, cit., odstavek 78.

⁽²⁷⁾ Sodbi v skupnih primerih T-116/01 in T-118/01 *P&O European Ferries*, odstavek 118, Primer C-301/87 *Francija proti Komisiji* [1990] PSES I-307, odstavek 33, in Primer T-55/99 *CETM proti Komisiji* [2000] PSES II-3207, odstavek 103.

- Zlasti glede družb Siremar, Toremar in Caremar ima Komisija naslednje pripombe:
- vsaka izmed družb deluje le na enem jasno določenem segmentu kabotažnega trga s sredozemskimi otoki;
 - do 1. januarja 1999 so bile kabotažne storitve med sredozemskimi otoki začasno izvzete iz uporabe načela svobode za zagotavljanje storitev na podlagi člena 6(2) Uredbe (EGS) št. 3577/92⁽²⁸⁾;
 - na teh različnih segmentih kabotažnega trga regionalne družbe konkurirajo na določenih poteh z zasebnimi italijanskimi prevozniki, ki so pogosto prisotni pred začetkom veljavnosti sporazuma; vendar pa, noben izmed teh prevoznikov ne deluje na drugih trgih, razen na italijanskem sredozemskem kabotažnem trgu;
 - noben prevoznik iz druge države članice ni bil prisoten na teh različnih segmentih kabotažnega trga pred 1. januarjem 1999 in ni noben vstopil nanj odkar je bil trg odprt.
- (68) Dejstvo, da sektor ni liberaliziran – kot v primeru sredozemske kabotaže pred 1. januarjem 1999 – ni vedno zadosten pogoj za izločitev kakršnih koli negativnih učinkov na trgovino med državami članicami⁽²⁹⁾.
- (69) Dejstvo, da so družbe skupine Tirrenia (Tirrenia, Adriatica in Saremar) delovale na prevoznem trgu med državami članicami ali med temi in tretjimi državami in da niso vodile ločenih računov za različne kategorije storitev kaže, da je lahko vsa pomoč, ki so jo prejele, vplivala na trgovino med državami članicami in izkrivljeno konkurenco. Poleg tega ni mogoče izključiti, da so takšni učinki nastali z vsemi subvencijami, dodeljenimi družbam v skupini.
- (70) Celo preden je bil kabotažni trg liberaliziran so prevozniki iz drugih držav članic lahko izvajali svojo pravico do ustanavljanja in zagotavljanja kabotažnih storitev z uporabo ladij, ki plujejo pod italijansko zastavo.
- (71) V vsakem primeru dejstvo, da so prevozniki iz drugih držav članic lahko zagotavljali konkurenčne storitve na kabotažnem trgu v Italiji od 1. januarja 1999, kaže vsaj potencialne učinke na trgovino v zadnjih petih letih, zlasti v odsotnosti izključnih pravic, dodeljenih regionalnim družbam iz sporazumov o javnih storitvah.
- (72) Glede na zgoraj omenjeno in zlasti glede na to, da za nadomestilo, ki se mu prizna prednost, ki se lahko šteje za „pomoč“, zadošča enemu izmed štirih predpisanih pogojev, ki niso izpolnjeni,⁽³⁰⁾ Komisija meni, da letno nadomestilo, ki ga italijanski organi plačajo regionalnim družbam, predstavlja državno pomoč v smislu člena 87 Pogodbe. V nasprotju kakor so zahtevale družbe prejemnice, člen 4(3) Uredbe (EGS) št. 3577/92 ne preprečuje, da se preuči zadevna pomoč. Samo izjemoma člen 4(3) pooblasti nadaljevanje obstoječih pogodb, sklenjenih preden je Uredba začela veljati, tudi če pogoji postopka za dodeljevanje javnih storitev iz prejšnjih odstavkov tega člena niso bili izpolnjeni. Zadevna določba se nanaša na skupno prometno politiko.

⁽²⁸⁾ Glej opombo 20.

⁽²⁹⁾ Odločba Komisije 2000/394/ES z dne 25. novembra 1999 o pomoči podjetjem v Benetkah in Chioggii z oprostitvijo prispevkov socialne varnosti po Zakonu št. 30/1997 in Zakonu št. 206/1995 (UL L 150, 23.6.2000, str. 50).

⁽³⁰⁾ Sodba v primeru *Altmark Trans*, odstavek 94, glej opombo 22.

Novi ukrep pomoči

- (73) Komisija si z regionalnimi družbami ne deli mnenja, da je zadevna pomoč obstoječa pomoč. Prvič, ugotavlja, da pomoč ne datira naprej začetka veljavnosti Pogodbe. Shema letne uravnavne subvencije je bila le ustanovljena v njeni sedanji obliki z Zakonom št. 684/74 in št. 169/75. Poleg tega so Uredba št. 501/79, Zakon št. 856/86 in sporazumi iz leta 1991 podrobno določili različne obveznosti iz opravljanja javnih storitev, skupaj s stroškovnimi elementi, ki se uporabljajo pri izračunavanju uravnavnih subvencij, ki jih prejema regionalne družbe.
- (74) Komisija tudi ugotavlja, da ni odobrila zadevne pomoči. Odločba Komisije z dne 6. julija 1990, da zaključi postopke C 12/89 (prej N 444/88) glede pomoči, katero se je Italija odločila dodeliti, da pokrije izgube družbe Fincantieri v letih 1987 in 1988 in v zvezi z Zakonom št. 234/89 o uravnavanju pomoči ladjedelniški industriji Italije⁽³¹⁾, kot navajajo družbe prejemnice, je zadevala samo pomoč ladjedelnice in ne subvencijam, ki jih pokriva sedanja Odločba. V vsakem primeru je bil na podlagi Odločbe pravni okvir za te subvencije bistveno spremenjen s sklenitvijo sporazumov, ki niso bili nikoli objavljeni.
- (75) Zlasti na podlagi sodbe v primeru Lorenz⁽³²⁾, dejstvo, da je Komisija mogoče vedela o različnih zakonodajnih besedilih, ki določajo shemo letnih subvencij sporazumov iz leta 1991 ne pomeni, v odsotnosti predhodnega obvestila v skladu s členom 88(3), da je bilo to tiho poorganovlo shemi letne subvencije. Sodišče je pred kratkim navedlo, da samo posredovanje besedila Komisiji ne predstavlja uradnega obvestila v smislu člena 88(3) Pogodbe ES⁽³³⁾.
- (76) Komisija torej meni, da pomoč regionalnim družbam predstavlja novo pomoč v smislu člena 1 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999, ki določa podrobna pravila za izvajanje člena 93 Pogodbe ES⁽³⁴⁾.
- (77) Tudi če pomoč družbam Siremar, Toremar in Caremar, ki so izvajale samo kabotažni prevoz, ni pomenila državne pomoči v času, ko je bila izplačana, v nobenem primeru ni postala nova pomoč s 1. januarjem 1999 po liberalizaciji prometa v skladu z Uredbo (EGS) št. 3577/92. V skladu s členom 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/99, ko so določeni ukrepi postali pomoč po liberalizaciji dejavnosti prava Skupnosti, se takšni ukrepi ne štejejo kot obstoječa pomoč po datumu, določenem za liberalizacijo.

Ocena skladnosti pomoči

- (78) Prepoved pomoči, določene v členu 87(1) Pogodbe ni absolutna. Člen 87(2) in (3) ter člen 86(2) Pogodbe predvidevata izjeme.
- (79) Nobena izmed opustitev, predvidena v členu 87(2) Pogodbe, se ne uporablja za pomoč, podeljeno regionalnim družbam z letno subvencijo, ki ni niti pomoč s socialnim značajem, dodeljena posameznim potrošnikom, niti pomoč za povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče ali izjemne okoliščine, niti pomoč, izplačana gospodarstvu nekaterih območij. Predvsem ob upoštevanju pomoči socialnega značaja uporaba člena 87(2) predvideva, da ukrep, ki pomaga individualnim potrošnikom, ne podpira določenih podjetij ali vrst proizvodnje neposredno ali posredno. S tem v zvezi Komisija ugotavlja, da se izguba prihodka regionalnih družb, ki jo utrpí z zaračunavanjem znižanih prevoznin za rezidente otoka in delavce migrante, upošteva v izračunu letne kompenzacije. Italijanski organi krijejo to znižanje prevoznin, od katerega imajo koristi individualni potrošniki, samo ko zadevni potrošniki potujejo z javnim prevoznikom, ki ima od le-teh koristi v primerjavi z zasebnimi konkurenti.

⁽³¹⁾ UL C 239, 25.9.1990, str. 10.

⁽³²⁾ Primer 120/73 Lorenz [1973] PSES 1471.

⁽³³⁾ Odredba Sodišča z dne 24. julija 2003, Primer C-297/01 *Sicilcassa* (še ni bila objavljena v PSES).

⁽³⁴⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

- (80) Ta pomoč se tudi kvalificira za kakršne koli oprostitve, navedene v členu 87(3) Pogodbe. Zadevna pomoč ni namenjena pospeševanju izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa ali za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice, kot je navedeno v (b), niti ni namenjena pospeševanju kulture in ohranjanja kulturne dediščine, kot je določeno v (d). Ta pomoč se ne more kvalificirati kot regionalna pomoč, kot je navedeno v (a) ali (c), ker ni del sheme večsektorske pomoči, ki je odprta v dani regiji za vsa podjetja zadevnih sektorjev⁽³⁵⁾. Poleg tega se zaradi predmeta in dogovorov za dodelitev le-tega zdi, da zadevna pomoč pomeni pomoč pri tekočem poslovanju, ki se izjemoma lahko omogoči samo v regijah, ki se kvalificirajo za odstopanje v členu 87(3)(a) in pod pogojem, da država članica izkaže obstoj in pomembnost kakršnih koli ovir, ki naj bi jih pomoč olajšala⁽³⁶⁾. Ker italijanski organi pri tem niso posredovali zadostnih informacij, pomoč na tej podlagi ne more biti odobrena. Zadevne pomoči ni mogoče šteti, kot da olajšuje razvoj določenih dejavnosti, kot je določeno v (c), ker je ta pomoč namenjena kritju stroškov delovanja določenega pomorskega prevoznika in ne predstavlja dela splošnega načrta, ki omogoča podjetju prejemniku, da postane gospodarsko in finančno učinkovit brez povračila nadaljnje pomoči.
- (81) Člen 86(2) Pogodbe določa, da se za podjetja, pooblaščen za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, uporabljajo pravila, določena v Pogodbi, zlasti pravila o konkurenci, kolikor uporaba takšnih pravil pravno ali dejansko ne ovira izvajanja posebnih nalog, ki so jim dodeljene. Razvoj trgovine ne sme biti prizadet v takšnem obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Skupnosti.
- (82) V skladu s sodno prakso Skupnosti, ker ta določba določa pravilo odstopanja, ga je potrebno razlagati omejevalno⁽³⁷⁾. Zato v tem smislu ne zadošča, da je bilo zadevnim družbam s strani javnih organov zaupano delovanje storitev splošnega gospodarskega interesa; uporaba pravil Pogodbe, zlasti tistih iz člena 87, mora ovirati izvajanje posebnih nalog, določenih družbi in ne sme vplivati na interese Skupnosti⁽³⁸⁾.
- (83) Da oceni, če so subvencije, plačane regionalnim družbam na podlagi sporazumov iz leta 1991, upravičene do odstopanja, določenega v členu 86(2) Pogodbe, mora Komisija najprej preveriti obstoj in obseg obveznosti iz opravljanja javnih služb, ki so naložene družbam z namenom oceniti potrebo po javnih storitvah in subvenciji, za nadomestilo stroškov.

Obstoj obveznosti iz opravljanja javnih storitev in dejanska zahteva

Kabotažne povezave z manjšimi italijanskimi otoki

- (84) Kabotažne povezave sodijo v področje člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 in, za namen preverjanja državne pomoči, smernic Skupnosti o državni pomoči pomorskemu prometu⁽³⁹⁾. Oddelek 9 veljavne različice smernic ugotavlja, da „se lahko obveznosti iz opravljanja javnih storitev naložijo ali se lahko sklenejo pogodbe javnih storitev za storitve, navedene v členu 4 Uredbe (EGS) št. 3577/92“, to je rednih storitev na, iz in med otoki ter za določbe kabotažnih storitev. Za nadomestilo za takšne storitve se torej uporabljajo pravila, navedena v navedenih določbah in pravila državne pomoči, kot so določena s Pogodbo in kakor jih razlaga Sodišče. Točka 9 prejšnje različice Smernic Skupnosti je določala, da „se obveznosti iz opravljanja javnih storitev lahko naložijo za redne storitve pristaniščem, ki služijo obrobni območjem Skupnosti ali potem, na katerih je nujen malo storitev, ki veljajo kot izredno pomembne za gospodarski razvoj tiste regije, v primerih, kjer delovanje sil trga ne bi zagotovilo storitev na zadostni ravni“. Izhaja tudi iz sodne prakse, da se lahko obveznosti iz opravljanja javnih storitev naložijo le, če so resnično potrebne in jih ni mogoče izpolniti samo s tržnimi silami⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Glej zadnji stavek Točke 2 Smernice o državni regionalni pomoči (UL C 74, 10.3.1998, str. 9).

⁽³⁶⁾ Točka 4.15 Smernic, glej opombo 35.

⁽³⁷⁾ Sodba Sodišča prve stopnje v Primeru T-106/95 *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA et al.) proti Komisiji* [1997] PSES II-229, odstavek 173 razlogov.

⁽³⁸⁾ Glej tudi sodbo Sodišča v Primeru C-179/90 *Merci convenzionali Porto di Genova* [1991] PSES I-5889, odstavek 26.

⁽³⁹⁾ Sporočilo Komisije K(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči pomorskemu prometu (UL C 13, 17.1.2004, str. 3) in, za prejšnje obdobje, Smernice 1997 (UL C 205, 5.7.1997, str. 5) ter, po potrebi, Smernice 1989 (SEC (89) 921 def. z dne 3. avgusta 1989).

⁽⁴⁰⁾ Sodba v *Analir and others*, glej opombo 23.

- (85) V skladu z zgoraj opisanimi pravnimi predpisi in sporazumi so regionalne družbe, ki služijo manjšim otokom, na vseh svojih poteh, predmet serije obveznosti glede pristanišč, ki se oskrbujejo, pogostost izplutij, ure odhoda in prihoda, vrste plovil, ki se uporabljajo in prevoznin, ki se zaračunajo, vse to so obveznosti, ki jih družbe ne bi prevzele (ali jih ne bi prevzele v enaki meri ali pod enakimi pogoji), če bi lahko delovale izključno v svojo komercialno korist.
- (86) Namen teh obveznosti je zagotoviti, da je načelo teritorialne kontinuitete odobreno in da je zagotovljeno zadostno število rednih pomorskih storitev za prevažanje potnikov in blaga na in z manjših italijanskih otokov, da se izpolnijo zahteve po mobilnosti lokalnega prebivalstva in zahteve socialnega ter gospodarskega razvoja teh otoških regij. Izpolnjevanje teh obveznosti v času veljavnosti sporazumov se zagotovi s plačevanjem poroštev. Dejstvo, dačasne prilagoditve lahko služijo urnikom in pogostosti med letom, pod nadzorom javnih organov, ne spremeni dejstva, da je bila naložena obveznost zagotavljanja navedenih storitev. Zadevna pravila tako obvezujejo družbe prejemnice, da izvajajo storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 86(2) in javnih storitev v smislu Uredbe (EGS) št. 3577/92.

Mednarodne povezave

- (87) Mednarodne pomorske povezave sodijo v področje Uredbe Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o izvajanju načela svobode zagotavljanja storitev pomorskega prometa med državami članicami in med državami članicami in tretjimi državami⁽⁴¹⁾. Uredba ne določa posebnih pravil za najmanjše obveznosti iz opravljanja javnih storitev, ki se določijo, da bi se zagotovile pomorske povezave med državami članicami ali med državami članicami in tretjo državo.
- (88) Vendar pa Smernice Skupnosti 2004 o državni pomoči pomorskemu prometu⁽⁴²⁾ dovoljujejo, da se določijo obveznosti iz opravljanja javnih storitev ali sklenejo pogodbe javnih storitev, če je mednarodna transportna storitev neobhodna za izpolnitev nujnih potreb javnega prevoza (Oddelek 9). Dovoljujejo tudi nadomestilo za izvajanje takšnih storitev, pod pogojem, da je odvisna od pravil in postopkov Pogodbe. Točka 9 Smernic iz leta 1997 je prav tako odobrila pomoč, namenjeno nadomeščanju obveznosti iz opravljanja javnih storitev.
- (89) V skladu s tem Komisija ugotavlja, da veljavna zakonodaja Skupnosti omogoča obveznostim iz opravljanja javnih storitev, da se uvedejo na pomorskih povezavah razen na domačih povezavah znotraj države članice. Vendar pa, ker je to trg mednarodnega pomorskega prometa in tako predmet dejanske ali potencialne konkurence drugih prevoznikov Skupnosti, nadomestilo, plačano koncesijskim družbam, izgleda kot pomoč pri tekočem poslovanju, ki se lahko dovoli le na podlagi člena 86(2). Zato mora biti takšno nadomestilo tudi nujno, to je, mora izpolnjevati zahteve po potrebi, ki je sile trga ne morejo zadovoljiti in mora biti strogo sorazmerno z opredeljenimi cilji.
- (90) Od petih regionalnih družb skupine Tirrenia samo družbi Adriatica in Saremar delujeta ne mednarodnih poteh, po sporazumih javnih storitev. V skladu s tem se za obe te družbi in za vsako izmed zadevnih mednarodnih povezav zahteva pregled razlogov, ki upravičujejo uvedbo obveznosti iz opravljanja javnih storitev za družbe prejemnice in ali je bilo plačano nadomestilo upravičeno za odstopanje iz člena 86(2) Pogodbe.

⁽⁴¹⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986, UL L 378, 31.12.1986, str. 1.

⁽⁴²⁾ Glej opombo 39.

- (91) Glede družbe Saremar Komisija ugotavlja, da na poteh Sardinija–Korzika (Santa Teresa–Bonifacio) družba izvede dve krožni poti dnevno celo leto z uporabo kombinirane ladje s skupno zmogljivostjo 560 potnikov in 51 motornih vozil. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi kažejo, da je to čezmejna povezava kratke razdalje (10 navtičnih milj) pretežno lokalnega interesa, tako za sardinske skupnosti kot za sosednje korziške skupnosti. Redna povezava med Santo Tereso in Bonifacio zagotavlja mobilnost čezmejnih delavcev in reden pretok blaga med južno Korziko in severno Sardinijo. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi kažejo, da so to povezavo izrecno zahtevale lokalne sardinske in korziške skupnosti.
- (92) V času (srednje in visoke) turistične sezone družba Saremar deluje v konkurenci s še enim italijanskim prevoznikom, ki lahko spreminja zmogljivost in pogostost storitev, ki jih zagotavlja kot odgovor na tržne razmere⁽⁴³⁾. Poleg tega zadevni prevoznik ni dosledno prisoten izven turistične sezone.
- (93) Iz zgoraj navedenega sledi, da cilja – ki je izkaz zakonitega javnega interesa – zagotavljanja celoletnih javnih storitev med dvema otoškima regijama Skupnosti in upoštevanja potreb, ki so jih izrazili zadevni lokalni in regionalni organi, ni mogoče uresničiti s prostim delovanjem sil trga.
- (94) Glede na mednarodne povezave, ki jih zagotavlja družba Adriatica, ima Komisija naslednje pripombe:
- (a) Pomorska povezava Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki povezuje osrednje regije Skupnosti z eno izmed svojih odročnih regij, je bistvenega pomena za trgovinski in turistični promet, zlasti zaradi nestabilnosti, zaradi katerih so drugačne kopenske povezave problematične. Poleg tega je bila leta 1977, na skupno zahtevo italijanskih in grških organov omenjena pomorska povezava vključena v seznam železniških prog in motornih ter pomorskih storitev, ki jih zajema Mednarodna konvencija z dne 7. februarja 1970 v zvezi s prevozom potnikov in prtljage z železnico (CIV). Da bi lahko zagotovila pomorske storitve, nudene na tej poti, se je družba Adriatica pridružila skupnosti Eurail. Še več, informacije, sporočene Komisiji na sestanku 26. oktobra 2001 (registriranem pod števkami A/13408/04 in A/13409/04) kažejo, da je med leti 1992 in 1999 Adriatica izvedla povprečno 265 prevozov letno na tej poti, prepeljala povprečno 161 440 potnikov, 24 376 vozil in 104 437 linearnih metrov tovora. Prav tako se je treba seznaniti, kot navajajo italijanski organi v pismu z dne 17. februarja 2004 (registriranem pod številko A/13405/04), da med leti 1996 in 1999 konkurenti družbe Adriatica niso zagotavljali storitev, ki ponujajo ista zagotovila kar zadeva kakovost ladij, ki se uporabljajo in med drugim pravilnost in pogostost storitve. Vendar pa je treba opozoriti, da je bila med 30. oktobrom 1990 in julijem 1994, to je del obdobja, preverjenega za namene te odločbe, družba Adriatica vpletena v pakt, ki zadeva cene, ki se jih zaračuna za gospodarska vozila na poteh od Patrasa do Barija in Brindisijsa⁽⁴⁴⁾. V tem obdobju je bila konkurenca na poti primerno močna in specifična za družbo Tirrenia, da se priključi nezakonitemu paktu, tako da se pomoč ne more šteti kot pomoč, ki je potrebna, da se zagotovi javno storitev. Kljub pojasnilom, ki so jih italijanski organi posredovali po faksu z dne 24. februarja 2004 (dokument registriran pod številko A/13970/04), potrebe po subvenciji, da izravna obveznosti iz opravljanja storitev splošnega gospodarskega interesa, ni mogoče sprejeti, če se družba prejemnica vključi v protikonkurenčno vedenje, prepovedano po členu 81 Pogodbe ES. Čeprav odločitev Komisije še ni dokončna, jo je Sodišče prve stopnje na splošno potrdilo in v vsakem primeru uživa domnevo veljavnosti. Res je, da sta dva postopka, ki se nanašata na predpise o konkurenci in državno pomoč neodvisna, vendar sodna praksa

⁽⁴³⁾ Na primer leta 2001 je bila ena izmed dveh ladij umaknjena iz tega tržnega segmenta in predstavljena na bolj dobičkonosne povezave.

⁽⁴⁴⁾ Odločba Komisije 1999/271/ES z dne 9. decembra 1998 je, v zvezi s postopkom v skladu s členom 85 Pogodbe ES (IV/34466 – grški trajekti) (UL L 109, 27.4.1999, str. 24), potrdila, kar zadeva vzpostavitev in sestavo dejstev, s sodbo Sodišča prve stopnje z dne 11. decembra 2003 v Primeru T-61/99 *Adriatica di Navigazione proti Komisiji* (še ni bila objavljena).

zahteva, da Komisija upošteva vse kršitve predpisov o konkurenci pri ocenjevanju skladnosti državne pomoči, zlasti, če je prejemnik kršil te predpise⁽⁴⁵⁾. Povezava med kršitvijo predpisov o konkurenci in pomočjo je očitna, če je bilo nadomestilo plačano za tiste storitve, ki jih zajema pakt, ne glede na vprašanje, ali je bila pomoč uporabljena, da povzroči protikonkurenčno vedenje. Nenazadnje izjava o nezdružljivosti in povračilu pomoči v nobenem primeru ne bi predstavljala nove kazni, temveč bi preprosto izhajala iz vzpostavitve sodelovanja prejemnika pomoči v prepovedanem paktu. Zaradi vrste zagotovljene storitve, ki istočasno zagotavlja gospodarska vozila, potnike in tovor je potrebno zaključiti, da vpletenost družbe v pakt, namenjen vzpostavitvi cen, ki se plačajo za gospodarska vozila, omogoča, da se doseže dogovor za povezave kot celota. To je še bolj očitno, ker je bil pakt usmerjen k zelo komercialnemu motornemu prometu, ki so ga italijanski organi želeli zagotoviti s pomočjo subvencij. Končno je treba opozoriti, da je bila zadevna povezava prekinjena leta 2000.

- (b) Pomorska povezava Trst–Drač med Italijo in Albanijo je bila proizvod protokola, podpisanega s strani italijanskih in albanskih organov dne 22. oktobra 1983, da bi razvijali trgovinske odnose med Albanijo in državami zahodne Evrope. Člen 5 Protokola zahteva, da družba Adriatica di Navigazione in albanska družba Transship organizirata priprave za storitve na povezavi. Če pustimo ob strani nihanja, ki jih povzroči politična situacija, se je promet na tej poti od leta 1991 znatno razvil⁽⁴⁶⁾. Na tej poti konkurence ni.
 - (c) Drugi dve pomorski povezavi med Italijo in Albanijo – Bari–Drač in Ancona–Drač – niso bile ustanovljene z mednarodnim sporazumom.
 - (d) Pomorske povezave med Italijo in Jugoslavijo (pristanišče Bar v Črni gori), ki so delovale iz italijanskih pristanišč Ancona in Bari, so se razvile od leta 1997. Izpolnjujejo zahtevo črnogorskih organov, da mora obstajati stalna pomorska povezava med enim gospodarskim pristaniščem v državi in severnimi ter južnimi pristanišči Italije. Od leta 1998 delujeta poleg družbe Adriatica dva druga prevoznika na poti Bari–Bar, en iz Črne gore in drugi slovenski.
 - (e) Delovanje pomorskih povezav Ancona–Split in Bari–Dubrovnik med Italijo in Hrvaško, ki je bilo zasebnim prevoznikom dodeljeno leta 1960, je bilo z Zakonom št. 42 z dne 27. februarja 1978 preneseno na družbo Adriatica. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi kažejo, da je bila ta storitev prekinjena leta 1991 in ponovno vzpostavljena leta 1994 na izrecno prošnjo Vlade Republike Hrvaške. Kljub nihanjem, ki jih je povzročila kosovska kriza, se je promet od leta 1994 znatno razvil⁽⁴⁷⁾. Dve ladjarski družbi, ena hrvaška in druga liberijska, na tem trgu konkurirata z družbo Adriatica.
- (95) Iz zgoraj omenjenega je razvidno, da v skladu s storitvami, ki jih zagotavlja v skladu s soglasjem ali mednarodnim sporazumom, je bila družba Adriatica pristojna za nalogo v splošnem interesu, katere posledica so stroški, ki ne bi nastali, če bi delovala zgolj v skladu s svojim komercialnim interesom. To ne velja za povezavo Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras za obdobje od januarja 1992 do julija 1994, v katerem je bila družba Adriatica vključena v pakt, ki ga je prepovedoval člen 81 Pogodbe. Ne velja tudi za storitve na mednarodnih povezavah, ki jih je družba oblikovala in ki ne izhajajo iz takšnega soglasja ali sporazuma. To zlasti velja za povezavi Bari–Drač in Ancona–Drač. V vsakem primeru so rezultati delovanja na teh dveh poteh pozitivni, tako da družbi Adriatica ni bilo plačano nadomestilo za zagotovljene storitve. Namesto tega analitične evidence, dostavljene Komisiji kažejo, da dobički pomagajo znižati velikost letne uravnavne subvencije, plačane za storitve, zagotovljene na poteh z izgubo.
- ⁽⁴⁵⁾ Sodba Sodišča v Primeru C-225/91 *Matra SA proti Komisiji* [1993] PSES I-3203, odstavki 41-43.
- ⁽⁴⁶⁾ Leta 1991 je bilo prepeljanih 20 096 potnikov in 24 205 linearnih metrov tovora; leta 2000 je bilo prepeljanih 334 639 potnikov in 235 542 linearnih metrov tovora.
- ⁽⁴⁷⁾ Leta 1991 je bilo prepeljanih 9 866 potnikov in 7 494 linearnih metrov tovora; leta 1994 je bilo prepeljanih 48 281 potnikov in 43 563 linearnih metrov tovora.

- (96) Za obveznosti, ki so naložene regionalnim družbam, da bi lahko povzročile nadomestilo in da bi Komisija lahko preverila, da je znesek nadomestila omejen na tisto, kar je nujno potrebno, morajo biti te obveznosti določene vnaprej s strani pristojnih javnih organov.
- (97) V tej zvezi Komisija ugotavlja, da so storitve, ki jih zagotavlja vsaka regionalna družba, določene v zgoraj omenjenih petletnih načrtih. Te določajo pristanišča, ki se uporabljajo in pogostosti, ki jo je treba opazovati v visokih in nizkih sezonah, kot tudi vrsto ladje, ki je dodeljena vsaki poti. Omrežje storitev, ki iz tega izhaja, se vseeno lahko prilagodi kot odgovor na spremembe v povpraševanju po prevozu na zadevnih poteh za vsako petletno obdobje. Informacije, ki so jih posredovale italijanski organi kažejo, da pride do takšnih sprememb samo na zahtevo zadevnih lokalnih skupnosti, ki pri Ministrstvu za promet, organu, ki je pristojen za nadzor regionalnih družb, zahtevajo spremembo pogostosti in urnikov. Takšne prijave so ocenjene posamezno na medresorski ravni, *med drugim* v zvezi z njihovimi finančnimi vplivi za stroške delovanja zadevne družbe. Vsaka sprememba omrežja storitev preko petletnega obdobja se torej krije s predhodno upravno odločbo, naslovljeno na koncesijsko družbo.

Primerljiva konkurenca

- (98) Pri preverjanju obstoja dejanskih zahtev javnih storitev⁽⁴⁸⁾ in obseg obveznosti, dejansko naloženih na regionalne koncesijske družbe, kot tudi potrebe po nadomestilu stroškov takšnih storitev, mora Komisija ugotoviti, ali obstajajo konkurenčni prevozniki, ki ponujajo storitve podobne ali primerljive s tistimi, ki jih ponuja javni prevoznik in ki bi izpolnjevali zahteve, ki jih določajo italijanski organi ali ne. To se lahko ugotovi z izvajanjem primerjalnega preizkušanja, pot za potjo, skupnega povpraševanja po storitvah in razpoložljivi ponudbi. Koristno bo razlikovati situacije posameznih regionalnih družb.

Adriatica

- (99) Družba Adriatica se sooča s konkurenco drugih ladijskih prevoznikov na dveh mednarodnih poteh, za katere je bila bremenjena z nalogo v splošnem interesu (Ancona–Split in Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras) in na številnih kabotažnih poteh v otočju Tremiti in dveh tovornih poteh med polotokom in Sicilijo.

Mednarodne povezave

- (100) Na poti Ancona–Split družba Adriatica uporablja kombinirano plovilo, da izvaja dve plovbi tedensko celo leto v konkurenci s hrvaško javno družbo in z zasebnimi ladjami, ki plujejo pod zastavama Barbadosa in Paname, ki so pretežno prisotne samo v času poletne sezone in ne izpolnijo vseh zahtev storitev, ki jih določijo italijanski organi s sporazumom.
- (101) Na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras je družba Adriatica delovala v konkurenci z grškimi lastniki ladij, katerih ladje plujejo pod ciprsko ali malteško zastavo, italijanski prevoznik pa pod italijansko zastavo. Informacije, ki so jih poslali italijanski organi (zlasti pismo z dne 17. februarja 2004, registrirano pod številko A/13405/04) kažejo, da so od leta 1997 številni grški prevozniki zagotovili storitve, primerljive s tistimi, ki jih je ponujala družba Adriatica v smislu pravilnosti storitve, zmožljivosti, pogostosti in vrste ladje. Kot je navedeno zgoraj (uvodna izjava 94(a)), je ta povezava bistvenega pomena za promet znotraj Skupnosti in mednarodni promet, ker povezuje Skupnost z eno izmed njenih odročnih regij. Komisija meni, da se v skladu s Smernicami Skupnosti iz leta 1997 lahko omogočijo subvencije, ki so namenjene kritju stroškov delovanja kar zadeva redne storitve pristaniščem, ki služijo odročnim regijam Skupnosti ali potem, ki veljajo za izredno pomembne za gospodarski razvoj zadevnih regij v primerih, kjer delovanje sil trga ne bi zagotovilo zadostne ravni storitev (Oddelek 9). Glede na storitve, ki jih ponuja družba Adriatica v smislu pravilnosti, zmožljivosti, pogostosti in vrste ladje Komisija meni, da se dodeljevanje javnih subvencij lahko upraviči po

⁽⁴⁸⁾ Sodba v *Analir and others*, glej opombo 23.

pravu Skupnosti. Tega zaključka ni mogoče podaljšati, da pokrije obdobje od januarja 1992 do julija 1994, v katerem je bila vpletena družba Adriatica, na tej poti, v paktu, ki ga prepoveduje člen 81 Pogodbe ES, katere dejstvo dokaže, da pomoč ni ustrezala dejanskim zahtevam javnih storitev. Končno je treba opozoriti, da je bila zadevna povezava prekinjena leta 2000.

Kabotažne povezave

- (102) Na številnih povezavah z otočjem Tremiti se družba Adriatica sooča s konkurenco zasebnih italijanskih prevoznikov, ki so prisotni samo v srednjih in visokih sezonah. V skladu s tem nobena izmed slednjih ne izpolnjuje zahtev pravilnosti in celoletnega opravljanja storitev, ki jih določajo italijanski organi.
- (103) Kar zadeva prevoz tovora med celino in Sicilijo se družba Adriatica sooča s konkurenco zasebnih italijanskih prevoznikov na poteh Ravenna–Catania in Genoa–Termini Imerese. Vendar pa preskrbe teh prevoznikov ni mogoče obravnavati kot primerljive s preskrbo družbe Adriatice v smislu pravilnosti, pogostosti in vrste ladje, določene s strani italijanskih organov v sporazumu o javnih storitvah.

Siremar

- (104) Družba Siremar deluje v konkurenci z zasebnimi italijanskimi prevozniki na lokalnih trgih Eolskih in Egadskih otočjih in na povezavah med Sicilijo in otokom Pantelleria.
- (105) Omrežje povezav med Eolskimi otoki temelji na petih poteh, na katerih družba Siremar zagotavlja dnevne storitve celo leto z uporabo kombiniranih (potniških/tovornih) ladij in potniških plovil. En zasebni italijanski prevoznik deluje kot kombinirani prevoznik, ki uporablja stare ladje zmerne zmogljivosti. Vendar pa ta konkurent ne zadovoljuje vseh zahtev, določenih v sporazumu, zlasti kar zadeva stalno celoletno opravljanje storitev na vseh poteh in vrstah uporabljenih ladij. Isto velja kar zadeva trg visoko hitrostnih povezav, na katerih italijanski prevoznik konkurira z družbo Siremar, vendar brez zagotavljanja storitev na vseh poteh omrežja, tako da zadosti zahtevam sporazuma, zlasti kar zadeva profil poti, ki obratujejo in pogostost storitve. Glede na omrežje hitre povezave Eolski otoki–Milazzo zasebni prevoznik ne zagotavlja istih storitev kot družba Siremar kar zadeva pogostost potovanj in število oskrbovanih otokov. Zlasti se zdi, da zadevni prevoznik ne deluje na povezavah Lipari–Salina in Milazzo–Alicudi izven turistične sezone.
- (106) Omrežje povezav z in med Egadskimi otoki zajema dve poti, ki služita kombiniranim (potniškim/-tovornim) ladjam in štirim potem, ki služijo hitrim in potniškim plovilom. Prisotna sta dva italijanska prevoznika, en v tovornem segmentu in drugi v hitrem (potniškem) segmentu, čeprav noben izmed njiju ne zagotavlja storitev, ki izpolnjujejo zahteve sporazuma kar zadeva poti in vrste ladje.
- (107) Informacije, sporočene Komisiji kažejo, da na poti Trapani (Sicilija)–Pantelleria družba Siremar zagotavlja dnevne storitve celo leto v konkurenci z zasebnim italijanskim prevoznikom, ki prevažajo samo vozila in ki iz tega razloga, med drugimi, ne izpolnjuje zahtev storitev, določenih v sporazumu.
- (108) Poleg tega, bi se v skladu s pritožbo, poslano Komisiji dne 13. avgusta 1999 (registrirana s strani DG Transporta dne 18. avgusta 1999 pod številko D 02.308 64296), zdelo, da so od leta 1990 do 1999 zasebni prevozniki, ki povezujejo manjše sicilske otoke s Sicilijo in celino prejeli od regije subvencije, ki zagotavljajo to storitev. Ti podatki navadno potrjujejo potrebo po javnih subvencijah za zagotovitev zadovoljive ravni povezav z zadevnimi otoki.

- (109) Treba je tudi upoštevati, da je dežela Sicilija z Deželnim zakonom št. 12 z dne 9. avgusta 2002 (ki je bil poslan Komisiji s pismom z dne 12. septembra 2002 in registriran pod številko A/68547 dne 22. oktobra 2002), določila, da se za okrepitev pomorske povezave s sicilskimi manjšimi otoki in v skladu z zahtevami po mobilnosti njihovih prebivalcev, storitve pomorskih povezav z zgoraj omenjenimi otoki z razpisi dodelijo za obdobje petih let. Sicilski regionalni oddelek za prevoz in komunikacije je naknadno objavil odprt postopek za razpis dne 21. oktobra 2002 za podelitev pomorskih povezav javnega interesa z uporabo visoko hitrostnih potniških plovil do in med sicilskimi manjšimi otoki.
- (110) Komisija zato ugotavlja, da so nekatere izmed rednih pomorskih storitev do in med sicilskimi manjšimi otoki trenutno podeljene glede na cilj in pregledna merila v skladu s predpisi o konkurenci, določenimi z direktivami Skupnosti o javnih razpisih. Meni tudi, da je to povečalo konkurenco na pomorskem kabotažnem trgu in da je posledično svoboda za zagotavljanje storitev zagotovljena v skladu z Uredbo (EGS) št. 3577/92.

S a r e m a r

- (111) Družba Saremar deluje v konkurenci z zasebnimi italijanskimi prevozniki na treh izmed štirih poteh na katerih deluje.
- (112) Na poti Santa Teresa–Bonifacio med Korziko in Sardinijo zagotavlja družba Saremar dnevne povezave celo leto z uporabo srednje zmogljivega hitrega potniškega plovila. En zasebni prevoznik zagotavlja primerljive storitve, čeprav samo v srednjih in visokih sezonah in zato ne izpolnjuje zahtev pravilnosti in pogostosti, ki jih določa sporazum.
- (113) Na dveh od treh poti, ki povezujejo Sardinijo z njenimi manjšimi otoki, to je pot Palau–Maddalena na sever in pot Carloforte–Calasetta na jug, zasebni italijanski prevozniki zagotavljajo storitve dodatno k družbi Saremar, ki deluje vse leto. Predvideni urnik odhodov kaže, da se storitve zasebnih prevoznikov tesno prilegajo s storitvami javnih prevoznikov, za zagotovitev večje mobilnosti za prebivalce manjših otokov. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi (registrirane pod številkami A/13350/04, A/13346/04 in A/13356/04) pa kažejo, da so ladje zasebnih konkurentov, za katere italijanski organi trdijo, da prejemajo pomoč lokalnih organov, stare več kot 20 let in zato ne izpolnjujejo obveznosti storitev, določenih v sporazumu. Ob upoštevanju poti Carloforte–Calasetta se zdi, da regionalni prevoznik prejema regionalne subvencije od leta 1998 za delovanje na poti ponoči in zgodaj zjutraj. Ti podatki navadno potrjujejo potrebo po subvencijah za zagotavljanje zadovoljive javne storitve.

T o r e m a r

- (114) Družba Toremar deluje v konkurenci z različnimi zasebnimi italijanskimi prevozniki na dveh poteh, ki povezujeta otoke otočja Tuscan z obalo, in sicer Portoferraio–Piombino za otok Elba in Giglio–Porto San Stefano za otok Giglio.
- (115) Na poti Portoferraio–Piombino opravi družba Toremar med 8 in 15 potovanj dnevno, odvisno od časa v letu, z uporabo kombiniranih potniških ladij/ladij za kopenska prevozna sredstva. Število potovanj in urnik sta sestavljena za upoštevanje povezav z avtobusnim omrežjem otoka na eni strani in celinskim železniškim ter avtobusnim omrežjem na drugi. En zasebni prevoznik zagotavlja dnevne storitve celo leto pri frekvenci, primerljivi z družbo Toremar. Informacije, ki jih posredujejo italijanski organi (registrirane pod številko A/12951/04) tudi kažejo, da so ladje zasebnih prevoznikov stare več kot 20 let, da je javni prevoznik edini, ki zagotavlja prvo in zadnje potovanje v dnevu in da je od leta 2000 delovanje te povezave proizvedlo dobičke, ki so se odšteli od zneska letne uravnavne subvencije.

- (116) Na povezavi z otokom Giglio družba Toremar opravlja med 3 in 5 potovanji dnevno, odvisno od časa v letu, z uporabo posebne ladje ki, poleg potnikov in vozil, prevaža tudi energente. Za pomanjkanje katerih koli naprav lokalnih bolnišnic mora ladja družbe Toremar ostati v otoški luci celo noč, da krije možnost medicinske nujnosti. Zasebni prevoznik deluje na poti celo leto. Informacije, ki jih posredujejo italijanski organi, vseeno kažejo, da ta prevoznik izven sezone zmanjšuje ali odloži svoje dejavnosti.

Caremar

- (117) Družba Caremar se sooča s konkurenco zasebnih italijanskih prevoznikov na poteh Capri–Sorrento, Capri–Neapelj, Ischia–Neapelj in Procida–Neapelj med polotokom in otoki Neapeljskega zaliva (Capri, Ischia in Procida) in na dveh poteh, Ponza–Formia in Ventotene–Formia, ki povezujeta manjša otoka Ponza in Ventotene s celino.
- (118) Na poti Capri–Sorrento družba Caremar zagotavlja dnevne povezave celo leto z uporabo kombiniranih plovil, ki jih uporablja tudi na bližnji poti Capri–Neapelj. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi na srečanju dne 26. oktobra 2001 in 16. aprila 2002 (dokumenti so registrirani pod številkama A/13326/04 in A/13330/04) kažejo, da zasebni prevozniki, prisotni na tej poti, zagotavljajo svoje kombinirane storitve samo v času visoke sezone in zato ne izpolnjujejo vseh zahtev, ki jih določajo italijanski organi kar zadeva pravilnost storitve.
- (119) Na poti Capri–Neapelj družba Caremar konkurira z zasebnimi italijanskimi prevozniki v hitrem segmentu. Informacije, ki jih posredujejo italijanski organi kažejo, da v tem segmentu trga zasebni prevozniki zagotavljajo primerljive storitve, v celoti, s tistimi, ki jih zagotavlja družba Caremar. Komisija tudi ugotavlja, da mora ladja družbe Caremar ostati v Capriju preko noči v primeru medicinske nujnosti in da za svoje prvo potovanje v dnevni izpluje z otoka in tako omogoči prebivalcem otoka, da potujejo na celino iz poklicnih ali študijskih razlogov. Informacije tudi kažejo, da so bili poslovni rezultati preverjeni za namen izračuna letne uravnalne subvencije, plačane družbi Caremar.
- (120) Otoka Ischia in Procida sta povezana s celinskima pristaniščema Neapelj in Pozzuoli z različnimi rednimi kombiniranimi in hitrimi prevoznimi storitvami. Samo družba Caremar deluje na povezavi Ischia–Procida–celina (Neapelj ali Pozzuoli). Neposredni povezavi Ischia–Neapelj in Procida–Neapelj na drugi strani delujeta z hitro ladjo družbe Caremar in različnimi zasebnimi prevozniki. Informacije, ki jih posredujejo italijanski organi, kažejo, da v teh dveh neposrednih povezavah – Ischia–Neapelj in Procida–Neapelj – zasebni prevozniki zagotavljajo primerljive storitve, v celoti, s tistimi, ki jih zagotavlja družba Caremar. Komisija pa ugotavlja, da na povezavi Procida–Neapelj družba Caremar zagotavlja prvo odplutje v dnevni iz otoka Procida celo leto in zadnje odplutje v dnevni s celine v času izven sezone, in tako omogoča rezidentom otoka, da potujejo iz poklicnih ali študijskih razlogov. Komisija tudi ugotavlja, da so izgube delovanja preverjene za namen izračuna letne uravnalne subvencije, plačane družbi Caremar.
- (121) Poleg tega v luči pritožbe, poslane 13. avgusta 1999 (registrirana z DG Transportom dne 18. avgusta 1999 pod številko D 02.308 64296), Komisija utemeljeno domneva, da so najmanj za leto 1990 zasebni prevozniki, ki so zagotavljali hitre povezovalne storitve na številnih poteh v Neapeljskem zalivu, vključno s potmi Neapelj–Capri, Neapelj–Ischia, Neapelj–Sorrento–Capri in Neapelj–Procida–Ischia, prejeli subvencije za območje Kampanije. Ti podatki navadno potrjujejo potrebo po subvencijah za zagotavljanje zadovoljive ravni javnih storitev.
- (122) Na neposrednih poteh Ponza–Formia in Ventotene–Formia družba Caremar konkurira z zasebnim prevoznikom v hitrem segmentu. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi, kažejo, da samo družba Caremar deluje vsak dan v tednu na poti Ventotene–Formia v skladu z zahtevami po pravilnosti storitev, določenimi v sporazumu. Poleg tega storitev hitre povezave, ki jo družba Caremar zagotavlja na poti Ponza–Formia, samo ob ponedeljkih dopolnjuje storitev, ki jo zagotavlja zasebni prevoznik na druge dni v tednu.

Potreba po nadomestilu

- (123) Ob upoštevanju storitev, ki jih regionalne družbe zagotavljajo na poteh, kjer ni konkurence, Komisija ugotavlja, da te pokrivajo tako potniški kot tovorni promet in da pomanjkanje konkurence velja za različna petletna obdobja, ki jih pokrivajo sporazumi javnih storitev. Pomanjkanje konkurence na teh poteh v zadnjem desetletju kaže, da družbe, ki delujejo v skladu s tržnimi pravili, ne bi mogle zagotoviti prevoznih storitev, ki jih zagotavljajo regionalne družbe v skladu s sporazumi. Nadomestilo je torej nujno, da se omogoči družbam, da pokrijejo posebne stroške, ki nastanejo pri zagotavljanju teh storitev.
- (124) Glede na storitve, ki jih regionalne družbe zagotavljajo na zgoraj preverjenih poteh, na katerih se soočajo s konkurenco, Komisija ugotavlja, da v večini primerov svobodno delovanje tržnih sil ne bi služilo proizvajanju prevoznih storitev, ki jih regionalne družbe zagotavljajo na podlagi sporazumov. Tudi tu je nadomestilo nujno, da se omogoči družbam, da pokrijejo posebne stroške, ki nastanejo pri zagotavljanju teh storitev.
- (125) V nekaj redkih primerih primerljiva konkurenca potrjuje zmogljivost trga, da zadovolji potrebe po storitvah, določene v sporazumih o javnih storitvah. Prisotnost katerega koli zasebnega prevoznika, ki je brez finančnih nadomestil sposoben zadovoljevati obveznosti, naložene javnemu prevozniku kar zadeva pravilnost storitve, pogostost in vrsto ladje, bi povzročilo dvom o potrebi po sorazmernosti nadomestila, plačanega javnemu prevozniku, da deluje na zadevnih poteh. Problem nastane zlasti kar zadeva hitrih povezav Neapelj–Capri in Neapelj–Ischia, ki jih družba Caremar upravlja v Neapeljskem zalivu.
- (126) S tem v zvezi informacije, ki so jih Komisiji poslali številni vlagatelji pritožbe kažejo, da so se marca 2002, na pobudo območja Kampanija, zasebni prevozniki, ki so dolgo prisotni na trgu Neapeljskega zaliva, zavezali z regionalnimi organi, da zagotovijo celoletno storitev, podobno tisti, ki jo zagotavlja družba Caremar, predvsem na dveh zgoraj navedenih poteh in se v naprej odpovedujejo kakršnemu koli finančnemu nadomestilu. Komisija pa ugotavlja, da te storitve niso enakovredne tistim, ki jih zagotavlja javni prevoznik kar zadeva pravilnost, pogostost povezav in vrsto ladje in da so zasebni prevozniki upravičeni do umika od svojih obveznosti, če zagotovijo 45 dni po dnevu sporočila. Treba je tudi ugotoviti, da so številne obveznosti naložene samo javnemu prevozniku (npr. zasidranje ladje na otoku preko noči in delovanje na prvih in zadnjih plovbah dneva) in ustvarjajo dodatne stroške, ki jih je potrebno vključiti v izračunavanje nadomestila. Poleg tega obstaja komplementarnost med storitvami, ki jih zagotavlja družba Caremar in tistimi, ki jih zagotavljajo zasebni prevozniki. Glede na te preudarke ni mogoče dvomiti o potrebi po sorazmernosti nadomestila.
- (127) Da se ugotovi, ali je letno nadomestilo, plačano regionalnim družbam, najnižji potreben znesek za zagotavljanje storitev, ki izpolnjujejo zahteve javnih storitev, določenih s strani italijanskih organov, mora Komisija preveriti vse parametre, ki povzročajo, da javni prevoznik poravnava dodatne stroške pri zagotavljanju storitev. Komisija ugotavlja, da mehanizem izračunavanja nadomestila zagotavlja, da dobički, ki nastanejo med visoko sezono pomagajo zmanjšati izgube, ki se naberejo v času izven sezone, tako da je končna raven letnega nadomestila skupno nižja kot bi bila, če se nakopičene izgube preprosto seštevajo pot za potjo. Komisija tudi ugotavlja, da je prihodek družbe predmet dvojne omejitve kar zadeva prevoznine, in sicer, preferencialne prevoznine za določene socialne kategorije in potrebe, da družba pridobi potrditev javnih organov za kakršne koli spremembe prevoznin. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi kažejo, da regionalne družbe ne morejo svobodno prilagajati svojih prevoznin, da upoštevajo zlasti spremembe stroškov delovanja. Te dvojne omejitve, ki vodita do bistvenega znižanja prihodka koncesijskih družb in vplivata na raven letnega nadomestila, ni mogoče opisati v takšnih okoliščinah kot agresivno trgovinsko politiko, za katero je značilno grabežljivo oblikovanje cen.

- (128) Drugič, Komisija ugotavlja, da so bili stroškovni elementi, ki se upoštevajo pri izračunavanju nadomestil, določeni s strani javnih organov, ki puščajo družbe brez meje za presojo. Ti elementi odražajo vse fiksne in variabilne stroške, ki so neposredno povezani, da zagotavljajo storitve, ki jih javni organi razvrstijo kot storitve splošnega interesa in ki so, kot take, krite s sporazumi. Tabele spodaj – kjer se kot referenčno leto uporablja leto 2000 – kažejo motnje stroškov vsake regionalne družbe, ki se upoštevajo v namen izračunavanja letnega nadomestila. Stroškovni elementi, kot jih določajo javni organi in so priloženi sporazumom o javnih storitvah, so enaki za vse regionalne družbe in se niso spremenili od leta 1991.

(V milijonih italijanskih lir)

STROŠKOVNI ELEMENTI ekonomski računi leta 2000	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
(i) provizija agencije/nabavni stroški	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
(ii) Pristaniške dajatve/tranzitni stroški pristanišča in drugi prometni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iii) Stroški delovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iv) Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(v) Neto finančne dajatve	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vi) Upravljanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vii) Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
prihodki	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Rezultat (stroški – prihodki)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Donosnost naloženega kapitala	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Nadomestilo iz člena 7	806				
LETNA SUBVENCija	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Zaupne informacije

Stroški delovanja vključujejo stroške posadke, vzdrževanja, zavarovanja, goriva in mineralnih olj. Postavka „upravljanje“ predvsem vključuje stroške osebja na kopnem in stroške administrativnih prostorov. Komisija ugotavlja, da se lahko vsi stroškovni elementi, ki se uporabljajo za izračunavanje letnega nadomestila, povezujejo z in so potrebni za delovanje poti, ki jih oskrbujejo regionalne družbe v skladu s sporazumi. Kar zadeva amortizacijo ladij Komisija meni, da v kolikor se zadevne ladje uporabljajo izrecno za storitve, ki jih pokrivajo sporazumi, se lahko ta stroškovni element obravnava kot nujen za delovanje tistih storitev in se ga lahko tako zakonito vključi v izračunavanje letnega nadomestila. Kar zadeva stroške goriv in mineralnih olj, ki jih te ladje uporabljajo, Komisija ni našla nobenega diskriminatornega elementa, ki zmanjšuje stroške takšnih goriv in mazalnih sredstev, ki bi koristil regionalnim družbam nasproti drugim prevoznikom pomorskega prometa.

- (129) Da bi Komisiji zagotovili, da ugotovi, ali je nadomestilo sorazmerno, so ji italijanski organi posredovali analizo računov delovanja za vsako izmed poti, na kateri delujejo regionalne družbe zadnjih 10 let.

- (130) V tem pogledu bi Komisija najprej ugotovila, da se letna raven nadomestila izračunava z upoštevanjem dobičkov delovanja, ki so jih zabeležile regionalne družbe na poteh, ki jih pokrivajo sporazumi o javnih storitvah, ki se odštejejo od izgub, ki so se nabrale na poteh v celoti. Ta metoda izračunavanja služi omejitvi zneska subvencije, plačane javnim družbam.
- (131) Komisija na splošno meni, da se lahko pri izračunavanju letnega nadomestila upoštevajo samo stroški, ki so neposredno povezani s stroški, ki izhajajo iz obveznosti javnih storitev, določenih s strani italijanskih organov. S tem v zvezi ugotavlja, da regionalne družbe zagotavljajo samo redne storitve, določene v različnih petletnih načrtih kar zadeva pravilnost, pogostost in zmogljivost.
- (132) Za storitve, za katere se je pokazalo, da so jih regionalne družbe odkrito zagotavljale pred primerljivo konkurenco, je potrebno preveriti, če so bili negativni neto rezultati delovanja evidentirani in upoštevani pri izračunavanju letnega nadomestila, plačanege zadevni družbi.
- (133) Kar zadeva družbo Adriatica, se lahko primerljiva konkurenca drugega prevoznika Skupnosti opazuje na poti Bari–Drač (Albanija). Vendar pa je revizija pokazala, da so stroški delovanja družbe na tej poti pozitivni s tem, da ni prejela subvencije za zagotovljene storitve.
- (134) Na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras se je družba Adriatica soočila s primerljivo konkurenco, v celoti, od drugih prevoznikov Skupnosti do leta 2000, leta, v katerem je prekinila z delovanjem na povezavi. Pregled rezultatov delovanja kaže, da se je neto izguba, zabeležena na tej poti, upoštevala pri izračunavanju letnega nadomestila. V zvezi s potrebo po nadomestilu je Komisija ugotovila (uvodna izjava 101), da je ta pot izredno pomembna za razvoj odročnih regij Skupnosti v skladu s Smernicami Skupnosti iz leta 1997. Vendar pa je Komisija že navedla, da nadomestilo ni potrebno za obdobje od januarja 1992 do julija 1994, v katerem je družba Adriatica sodelovala v prepovedanem paktu.
- (135) Kar zadeva družbo Siremar je Komisija že upoštevala (uvodna izjava 105), da noben izmed zasebnih italijanskih prevoznikov na lokalnih trgih, kjer deluje javni prevoznik, ne zagotavlja primerljivih storitev celo leto, ki bi lahko izpolnjevali vse zahteve javnih storitev, ki so določene v petletnih načrtih.
- (136) Za družbo Saremar je Komisija ugotovila (uvodna izjava 112), da na poti Santa Teresa–Bonifacio zasebni konkurent ne zadovoljuje zahtev pravilnosti in kontinuitete storitve celo leto, kot predpisujejo italijanski organi. Poleg tega na dveh kabotažnih povezavah, na katerih je konkurenca zasebnih italijanskih prevoznikov, je Komisija ugotovila (uvodna izjava 113), da ladje zasebnih konkurentov družbe Saremar ne izpolnjujejo zahtev italijanskih organov kar zadeva najvišjo starost.
- (137) Za družbo Toremar je Komisija ugotovila (uvodne izjave 114–116), da zasebni prevoznik, ki konkurrira z družbo na poti med Tuscanyjem in otokom Elbo, ne izpolnjuje zahtev italijanskih organov kar zadeva starost ladij.
- (138) Za družbo Caremar se primerljiva konkurenca zasebnih italijanskih prevoznikov osredotoča na povezave Capri–Neapelj, Procida–Neapelj in Ischia–Neapelj, kjer je omejena na segment hitrega potniškega prometa. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi, kažejo, da so bile te poti, za katere rezultati delovanja kažejo skupno izgubo, upoštevane pri izračunavanju letnega nadomestila.

(139) Komisija je tudi ugotovila, v primeru regionalnih družb, da stroški javnih storitev niso bili določeni v kontekstu postopka javnega naročanja, ki bi omogočil, da se opravi ocena dodatnih stroškov, ki izhajajo iz javne storitve. Posledično mora Komisija določiti, katere stroške je potrebno upoštevati za izračunavanje nadomestila, z drugimi besedami, tiste stroške koncesijskih družb, ki so neposredno povezani z in nujno potrebni za določanje javnih storitev. Komisija v zvezi s tem ugotavlja da so, kot prikazujejo tabele spodaj, različni stroškovni elementi, ki jih upoštevajo regionalne družbe, isti kot tisti, ki jih upošteva družba Tirrenia di Navigazione⁽⁴⁹⁾. Stroškovna struktura teh družb, kot določajo sporazumi javnih storitev, je torej identična. V svoji Odločbi v zvezi z družbo Tirrenia di Navigazione, je Komisija ugotovila, da so bili ti stroškovni elementi neposredno povezani in izredno pomembni za delovanje javnih storitev.

(140) Tabele spodaj prikazujejo razvoj v času stroškov regionalnih družb⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Stroškovni elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
(i) Provizija agencije itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(ii) Pristaniške dajatve itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iii) Stroški delovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iv) Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(v) Neto finančne dajatve	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vi) Upravljanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vii) Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Stroškovni elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
(i) Provizija agencije itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(ii) Pristaniške dajatve itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iii) Stroški delovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iv) Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(v) Neto finančne dajatve	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vi) Upravljanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vii) Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ Odločba 2001/851/ES, glej opombo 5.

⁽⁵⁰⁾ Podatki, vzeti iz študije PricewaterhouseCoopers, glej opombo 13.

TOREMAR

Stroškovni elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
(i) Provizija agencije itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(ii) Pristaniške dajatve itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iii) Stroški delovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iv) Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(v) Neto finančne dajatve	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vi) Upravljanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vii) Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Stroškovni elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
(i) Provizija agencije itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(ii) Pristaniške dajatve itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iii) Stroški delovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iv) Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(v) Neto finančne dajatve	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vi) Upravljanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vii) Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Stroškovni elementi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
(i) Provizija agencije itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(ii) Pristaniške dajatve itd.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iii) Stroški delovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(iv) Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(v) Neto finančne dajatve	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vi) Upravljanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(vii) Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi, kažejo, da so spremembe v času posameznih stroškovnih elementov regionalnih družb posledica zlasti zunanjih dejavnikov, kot so inflacija in spremembe obrestnih mer, kot je razvidno iz podatkov v tabeli spodaj:

Leto	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Spremembe inflacije (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Kratkoročne stopnje	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Srednje in dolgoročne stopnje	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Uradni ISTAT indeks.

Sprememba s časom v zvezi z nadomestilom, plačanim regionalnim družbam, se neposredno nanaša na stroške vsake družbe, kot je prikazano zgoraj, in prihodke (glej tabele v uvodni izjavi 43), ki nato odražajo zunanje faktorje (npr. inflacija). Ob upoštevanju zgornjih tabel je mogoče navesti, da je bilo povišanje stroškov regionalnih družb manjše, v celoti, kot skupne spremembe inflacije iz let 1992 do 2000.

- (142) Za vsako družbo različni faktorji pojasnjujejo spremembe stroškov in – kot rezultat – nadomestila.
- (143) Za družbo Adriatica so mednarodne povezave z Jugoslavijo, Hrvaško in Albanijo videle pomembne razlike v prometu iz enega v drugo leto kot rezultat politične situacije v regiji. Poleg tega je prekinitev povezav z Grčijo leta 1999 pripeljala do bistvenega znižanja stroškov delovanja ⁽⁵¹⁾.
- (144) Za družbo Saremar relativna stabilnost stroškov delovanja med leti 1992 in 2000 izhaja iz narave storitev, ki jih družba zagotavlja – pretežno kabotažne povezave med Sardinijo in sosednjimi otoki – ki zlasti izpolnjujejo zahteve lokalnih skupnosti in zato niso predmet večjih sprememb ponudbe in povpraševanja.
- (145) Enako lahko rečemo za družbo Toremar, ki deluje na lokalnih povezavah z otoki otočja Tuscan, ki je spet predmet nekaterih sprememb ponudbe in povpraševanja.
- (146) Kar zadeva družbi Siremar in Caremar, se je povišanje stroškov delovanja primerjalo s povečanjem prihodkov iz poti, na katerih delujeta ti dve družbi. To povečanje prihodkov, ki je bilo večje v primeru družbe Caremar, je omogočilo, da se letna subvencija ohrani na relativno stabilni ravni (glej tabele v uvodni izjavi 43).
- (147) Kar zadeva donosnost naloženega kapitala Komisija ugotavlja, da Smernice Skupnosti o državni pomoči pomorskega prometa ⁽⁵²⁾ določa, da bi moral znesek subvencije, izplačane kot nadomestilo za obveznosti iz opravljanja javnih storitev, upoštevati „primerno donosnost uporabljenega kapitala“, ki velja v primeru, ki je v preiskavi. Poleg tega sodna praksa priznava, da mora delovanje storitev splošnega gospodarskega interesa koristiti gospodarsko sprejemljivim pogojem ⁽⁵³⁾ in da lahko nadomestilo za opustitev obveznosti iz opravljanja javnih storitev vključuje razumen dobiček ⁽⁵⁴⁾. V tem primeru Komisija ugotavlja, da se donosnost naloženega kapitala širi, leto za letom, od 12,5 % v letu 1992 do 5,1 % v letu 2000 različni elementi naloženega kapitala so podrobno določeni v sporazumih in stopnje povračila so določene glede na tržne stopnje, da izražajo ustrezno povračilo za vsak element. Glede zgoraj omenjenega lahko zaključimo, da je povračilo določeno na razumni ravni.

⁽⁵¹⁾ Leta 1998 so bili kumulativni neto stroški 12 216 milijard lir evidentirani za povezave z Grčijo.

⁽⁵²⁾ UL C 205, 5.7.1997, str. 5.

⁽⁵³⁾ Sodba sodišča v primeru C-320/91 *Corbeau* [1993] PSES I-2533.

⁽⁵⁴⁾ O pojmu državne pomoči, glej sodbo *Altmark Trans*, opomba 22.

- (148) Sprememba stroškov regionalnih družb in proračun v času pojasni ustrezno spremembo nadomestila, plačanega v skladu s sporazumi, sklenjenimi z italijansko državo. Glede na to in glede na obveznosti, opisane zgoraj, Komisija meni, da neto izguba regionalnih družb ustreza znesku, ki se nadomesti. Posledično nadomestilo, plačano tem družbam, ustreza neto stroškom delovanja in primerni donosnosti naloženega kapitala, strogo sorazmerno z dodatnimi stroški, ki nastanejo z nalogami javnih storitev, ki so jim zaupane.

Vpliv na razvoj trgovine

Kabotažne povezave

- (149) Za državno pomoč, ki je združljiva s Pogodbo v skladu s členom 86(2), je prav tako potrebno preveriti, da ne vplivajo na razvoj trgovine v obsegu, ki bilo v nasprotju z interesi Skupnosti. Komisija ugotavlja, da člen 4(3) Uredbe (EGS) št. 3577/92 (pomorska kabotaža) določa, da pogodbe o javnih storitvah lahko ostanejo v veljavi do prenehanja veljavnosti, v tem primeru do 31. decembra 2008.
- (150) Komisija tudi ugotavlja, da, v večini primerov, kabotažne poti, ki jih upravljajo regionalne družbe, povezujejo določene otoke z najbližjim celinskim pristaniščem in so edino sredstvo zagotavljanja teritorialne kontinuitete zadevnih otoških regij. Zadevni trgi so lokalni trgi, ki so močno odvisni od celinskega pristanišča vkrcanja in izkrcanja. Tudi krajši časi potovanj in pogostost potovanj čez dan pomenijo, da se prevoz teh pomorskih povezav lahko pogosto primerja z omrežjem primestnega kopenskega prometa.
- (151) Komisija nadalje ugotavlja, da, kljub liberalizaciji italijanskega kabotažnega trga 1. januarja 1999, regionalne družbe v večini primerov konkurirajo samo z drugimi italijanskimi prevozniki na zadevnem trgu, večina katerih je že bila prisotna na teh trgih pred tistim datumom.
- (152) Glede na to, da Komisija meni, da na kabotažnem trgu plačilo uravnalne subvencije regionalnim družbam še ni vplivalo na razvoj trgovine v obsegu, ki bi bilo v nasprotju z interesi Skupnosti. Vendar pa bi ta subvencija lahko v prihodnosti služila okrepitvi pozicije zadevnih družb in jim omogočila, da odpravijo obstoječo ali potencialno konkurenco na trgu, na katerem delujejo. Do tega bi lahko prišlo, če bi prihodnja uporaba sporazumov vodila do povečanja na poteh, kjer je osredotočena konkurenca zasebnih prevoznikov, zmogljivosti, ki jo ponujajo regionalne družbe pod postavkami sporazumov javnih storitev.
- (153) Na tej točki, kar zadeva kabotažne storitve na katerih se regionalne družbe soočajo s konkurenco zasebnih prevoznikov, informacije, ki jih zagotavljajo italijanski organi kažejo, da takrat, ko je bil kabotažni trg liberaliziran:
- je družba Adriatica imela v lasti 44 % segmenta hitrega potniškega prometa na povezavah z in med otoki otočja Tremiti. Na tovrstnih poteh med celino in Sicilijo je družba Adriatica zagotavljala približno 33 % skupnega zagotavljanja storitev na poti Genova–Termini Imerese⁽⁵⁵⁾ in 60 % na poti Ravenna–Catania. Komisija ugotavlja, da na slednji poti prevladujoči položaj družbe Adriatica ni preprečil, da ne bi novi prevozniki leta 2001 vstopili na trg.
 - Družba Siremar je imela v lasti okoli 58 % potniškega prevoza v otočju Eolskih otokov in 52 % trga (hitre povezave) otočja Egadskih otokov.
 - Družba Saremar je zagotovila 59 % vseh storitev potniškega prevoza na poti La Maddalena–Palau in 53 % na poti Carloforte–Calasetta.
 - Družba Toremar je zagotovila 60 % vseh storitev potniškega prometa na poti Piombino–Porto-ferraio in 27 % na poti Isola del Giglio–Porto Santo Stefano.

⁽⁵⁵⁾ V primerjavi s potjo Genova–Palermo, na kateri deluje zasebni prevoznik.

- V segmentu hitrih prevoznih storitev je družba Caremar prepeljala 17 % potnikov v Neapeljskem zalivu in 31 % na povezavah Pontskih otokov.

Iste informacije kažejo, da so skupno tržni deleži regionalnih družb v zadnjih desetih letih ostali relativno stabilni.

Podjetja italijanskih organov

- (154) S pismom z dne 29. oktobra 2003 (registriranim dne 31. oktobra 2003 pod številko A/33506) so se italijanski organi zavezali, da ne bodo več plačevali družbi Caremar, v obdobju 2005-2008, nadomestil javnih storitev za izravnano neto stroškov delovanja na hitri povezavi Neapelj–Capri. Posledično bo ta hitra povezava umaknjena iz storitev, ki jih zagotavlja družba Caremar.
- (155) V istem pismu so se italijanski organi tudi zavezali, ravno tako za obdobje 2005-2008, da bodo zmanjšali celotno ponudbo storitev potniškega prometa, ki jih je zagotavljalo hitro plovilo (hidrogliserji in katamarani) na poti Neapelj–Procida–Ischia. V skladu s podjetji italijanskih organov zmanjšanje zmogljivosti sestoji iz zmanjšanja števila mest, ki jih zagotavljajo različne ladje, ki jih družba Caremar uporablja na tej poti, iz 1 142 260 na 633 200 v času zimske sezone in iz 683 200 do 520 400 v času poletne sezone, medtem ko vzdržuje trenutno število potovanj, da zagotovi mobilnost otoških prebivalcev. Italijanski organi ocenjujejo splošno zmanjšanje zmogljivosti na okoli 45 % v zimskem in okoli 24 % v poletnem obdobju. S pismom z dne 17. februarja 2004 (registriranim pod številko A/13405/04), so italijanski organi tudi navedli, da je zmanjšanje zadevalo oskrbo turističnih storitev, za katere so zasebni prevozniki lahko ponudili primerljive storitve. V istem pismu so se italijanski organi nadalje zavezali, da bodo vodili ločene račune za povezave, ki vsebujejo javno storitev.
- (156) Glede na podjetje, da prekine storitve, ki jih družba Caremar zagotavlja na hitri povezavi Neapelj–Capri, se zmanjšanje zmogljivosti na povezavah med Partenopeanskimi otoki ocenjuje na 65 % v zimskem in 49 % v poletnem obdobju.
- (157) Kot je že določeno (uvodne izjave 117-122), na teh dveh povezavah družba Caremar zagotavlja storitve, primerljive celotno na tiste, ki jih zagotavljajo zasebne italijanske družbe, dolgo prisotne na trgu Neapeljskega zaliva, kjer delujejo brez prejemanja nadomestila, ki ustreza tistemu, ki ga je prejela družba Caremar.
- (158) Komisija ugotavlja, da bodo v zvezi z močjo teh podjetij, italijanski organi uvedli pregleden računovodski sistem in bodo precej zmanjšali tržni delež kabotažnih povezav družbe Caremar v Neapeljskem zalivu. Glede na te preudarke in glede na dejstvo, da obveznosti zasebnih prevoznikov v primerjavi z regionalnimi organi družbe Campania nimajo oblike dejanskega sporazuma o javnih storitvah, ki vključuje uradno obveznost za kritje zadevnih povezav, Komisija meni, da ni nesorazmerno za italijanske organe, da vzdržujejo minimalno raven storitve na zadevnih poteh, da bi zagotovili teritorialno kontinuiteto na vseh dogodkih zasebnih otoških regij.

Mednarodne povezave

- (159) Mednarodne pomorske povezave so v celoti odprte za konkurenco; v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 4055/86 jih pokriva načelo svobode zagotavljanja storitev. V skladu s tem je nadomestilo, plačano družbama Adriatica in Saremar, pod sporazumi o opravljanju javnih storitev za delovanje na mednarodnih povezavah, opisanih zgoraj (uvodne izjave 90-95) takšno, da učinkuje na trenutno ali potencialno konkurenco drugih prevoznikov Skupnosti. Zato mora Komisija potrditi, če je to nadomestilo vplivalo na trgovino v takšnem obsegu, da bi to bilo v nasprotju s skupnim interesom.

(160) O tej zadevi, z vidika informacij, ki so jih posredovali italijanski organi, Komisija ugotavlja naslednje:

- število potnikov, ki jih je prepeljala družba Saremar na poti med Corsico in Sardinijo predstavlja 4,4 % celotnega števila potnikov, ki jih je ta družba prepeljala na vseh poteh, na katerih deluje in 43 % potnikov, ki jih je prepeljala na zadevni poti (ostalih 57 % je prepeljal zasebni konkurent). Poleg tega je tržni delež ostal praktično nespremenjen odkar je sporazum začel veljati.

Glede na značilnosti zadevne povezave (glej uvodne izjave 91-93) in zlasti zgolj lokalni interes ter omejene razvojne možnosti Komisija meni, da nadomestilo, plačano družbi Saremar, da deluje na tej poti, ni vplivalo na trgovino v takšnem obsegu, da bi to bilo v nasprotju s skupnim interesom;

- na poti Brindisi-Krf-Igoumenitsa-Patras je družba Adriatica leta 1999 opravila 140 potovanj, zadnje leto, katerega je delovala na tej povezavi, je prepeljala 10 % potnikov, ki so potovali na tej poti. Leta 1998 je družba Adriatica pokrivala 12 % trga kombiniranega prevoza na tej poti.

Glede na značilnosti zadevne povezave (glej uvodno izjavo 94) Komisija meni, da nadomestilo, plačano družbi Adriatica, da deluje na tej poti, ni vplivalo na trgovino do obsega, ki je v nasprotju s skupnim interesom.

Ne moremo trditi enako kar zadeva obdobje od januarja 1992 do julija 1994, ko so bile družba Adriatica in njene konkurentke vpletene v pakt o določanju tarif, ki se uporabljajo pri gospodarskih vozilih. V tem obdobju je izkrivljanje konkurence, ki jo je povzročila pomoč, poravnala izkrivljanje, ki ga je povzročil pakt. Zaradi vrste zadevne povezave je imel pakt, ki je bil osredotočen na eno posebno kategorijo tarif, izkrivlajoč učinek na vse ponujene storitve. Glede na te poudarke in ne glede na argumente, ki so jih navedli italijanski organi, ki so že bili ovrženi zgoraj (glej uvodno izjavo 94(a)), Komisija meni, da je pomoč vplivala na trgovino v takšnem obsegu, da bi to bilo v nasprotju s skupnim interesom in da jo je treba, *med drugim* iz tega razloga, šteti za nezdržljive s skupnim trgovino.

Naložba, dogovorjena v petletnih načrtih in poslovnem načrtu

- (161) Za naložbe, dogovorjene v petletnem načrtu, je Komisija, v svoji odločitvi o sprožitvi preiskovalnega postopka, izrazila dvome v zvezi s finančnimi sporazumi za naložbe, potrebne za zagotavljanje storitev, subvencioniranih v skladu s sporazumi iz leta 1991. Zlasti je hotela preveriti obseg, do katerega so stroški nakupa ladij in amortizacije vključeni v izračunavanje letnega nadomestila. Poleg tega bi se lahko dejstvo, da je bila regionalnim družbam zagotovljena subvencija, ki je vključevala stroške amortizacije njihovega ladjevja do leta 2008, po mnenju Komisije obravnavalo kot implicitno zagotovilo s strani italijanske države, ki omogoča javnemu prevozniku, da ne prevzame gospodarskega tveganja, povezanega v kateri koli naložbi.

- (162) Prva točka, ki jo je treba upoštevati je, da sporazumi zahtevajo, da regionalne družbe uporabljajo plovila, ki še niso stara 20 let, na subvencioniranih poteh in določa, da morajo običajno biti lastniki teh plovil, razen če so javni organi izrecno odobrili izjemo. Ta obveznost, ki pomeni obveznosti iz opravljanja javnih storitev, je pripeljala regionalne družbe do tega, da so prenovile bistveni del svojega ladjevja v zadnjih petih letih, glede na starost, ki so jo dosegla plovila, ki so bila uporabljena na poteh, ki ga je pokrival prvi petletni načrt (1990-1994). Poleg tega vrsta ladje, ki se uporablja na vsaki izmed različnih poti, na katerih delujejo družbe, določena z ministrskim odlokom, odobrava ali spreminja vsak petletni načrt. Nakup kakršne koli nove ladje, tako kot prenos ali razgradnjo najstarejših ladij, mora odobriti ministrski odlok, ki tudi določa storitev, ki je dodeljena vsakemu plovilu. Naložbe regionalnih družb morajo biti skladne s strategijo za razvoj storitev, ki jih zagotavljajo v petletnem referenčnem obdobju, katerega strategija je izoblikovana v petletnem načrtu, ki so ga odobrili javni organi.

- (163) Glede na ta posebna pravila je Komisija preverila, če so, v letih 1990-1994 in 1995-1999 v petletnih obdobjih, stroški nakupa novih ladij in stroški amortizacije ladij regionalnih družb, uporabljenih na poteh javnih storitev, na eni strani, izpolnile zahteve, ki so jih določili italijanski organi in, na drugi strani, so bile upoštevane na sorazmeren način pri izračunavanju letnega nadomestila. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi kažejo, da ko so bila uvedena nova plovila, so bila starejša plovila istočasno razgrajena, tako da ni prišlo do skupnega povečanja zmogljivosti, povezane z obnovo ladjevja regionalnih družb.
- (164) Kar zadeva stroške nakupa novih plovil iste informacije kažejo, da so bili ti nakupi izvedeni delno z lastnimi sredstvi vsake družbe in delno z bančnimi posojili. Kažejo tudi, da so obrestne mere, ki jih zaračunajo vpletene kreditne institucije, v skladu z merami, ki jih v istem obdobju uživajo družbe primerljive velikosti in prometa v drugih sektorjih gospodarstva⁽⁵⁶⁾. Poleg tega kažejo, da regionalne družbe niso uživale nikakršnega zagotovila od italijanskih organov v zvezi s povračilom teh posojil. Komisija priznava, da je sam obstoj sporazuma z državo investitorjem zagotovil, da bi njihove obveznosti potrdile in omogočile regionalne družbe, da posodobijo svoja ladjevja brez gospodarskih tveganj, ki bi jih kril gospodarski prevoznik. Ta prednost – ki bi lahko bila povezana z implicitnim zagotovitvilo⁽⁵⁷⁾ in tako pomenila državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe – pa je značilna za dogovore, ki so jih uvedli sporazumi, ki so bili sklenjeni za dvajset letno obdobje pred Uredbo (EGS) št. 3577/92 in Smernicami Skupnosti leta 1997 o državni pomoči pomorskemu prometu⁽⁵⁸⁾, kasneje nadomeščenimi s Smernicami Skupnosti leta 2004⁽⁵⁹⁾, ki so začele veljati. Poleg tega, kot že navedeno, so nova plovila, ki so jih regionalne družbe kupile s sporazumi o javnih storitvah, izključno dodeljena rednim storitvam, določenim v petletnih načrtih. Zato je ta prednost, ki je sestavni del sporazuma o javnih storitvah, upravičena do opustitve iz člena 86(2) Pogodbe.
- (165) Kar zadeva stroške amortizacije ladij, ki jih uporabljajo regionalne družbe na poteh, ki jih pokrivajo petletni načrti, Komisija ugotavlja, da so ti en izmed stroškovnih elementov, ki so, pod pogoji iz člena 5 sporazuma, vključeni v izračunavanje letne subvencije. Amortizacija se izračuna linearno za obdobje 20 let, z izjemo superhitrih plovil, za katere je trajanje omejeno na 15 let. Ker se amortizacija plovil, ki se uporabljajo na povezavah, ki jih prepoznavajo italijanski organi kot povezave splošnega interesa, izračunava v skladu z merili, določenimi v sporazumih in ker preverjanje analitičnih evidenc teh poti ni razkrilo pri tem nobenih elementov previsokega povračila v dveh zadevnih petletnih obdobjih, Komisija meni, da se mehanizem, ki so ga sporazumi uvedli, da pri izračunavanju letnega nadomestila upoštevajo amortizacijo plovil, lahko določijo iz člena 86(2) Pogodbe. Opravljanje storitev, priznано kot splošni interes, predvideva uporabo plovil vrste in zmogljivosti, določene vnaprej s strani javnih organov in katerih amortizacija se tako lahko upošteva pri izračunavanju letnega nadomestila, pod pogojem, da so zadevna plovila pridobile družbe pod normalnimi tržnimi pogoji in za opravljanje nalog, ki so jim zaupane in se uporabljajo izrecno za redne prevozne storitve na poteh, ki jih pokriva sporazum. V primeru regionalnih družb Komisija ugotavlja, da se vsa zadevna plovila uporabljajo zgolj za redne storitve, ki se uporabljajo kot splošni interes in da se, kot rezultat tega, njihovo avtomatizacijo upošteva pri izračunavanju letne subvencije. Isto velja za naložbe, ki so potrebne za zagotovitev storitev, ki jih predpisujejo italijanski organi za petletno obdobje 2000-2004, ki ustrezajo, v smislu vrste in zmogljivosti, obveznostim, ki so jih sklenili organi v zvezi z ravnanjem storitve.
- (166) Kar zadeva dodatne naložbe, razvrščene v poslovnem načrtu za leta 1999 do 2002 je treba poudariti, da je bilo izvajanje tega načrta izvršeno po začetku tega postopka.

⁽⁵⁶⁾ Na primer, nakup dveh hitrih plovil je bil financiran s posojilom, najetim pri Banco di Napoli leta 1999 za 160 milijard ITL po variabilni meri, enaki šestmesečni Euribor meri, dvignjeni za 0,40 % in se vrača 10 let. Informacije, ki so jih posredovali italijanski organi, kažejo, da je ista kreditna institucija dodelila posojila istočasno drugim večjim družbam pod dejansko enakimi pogoji.

⁽⁵⁷⁾ Glej Sporočilo Komisije na podlagi izvajanja členov 87 in 88 Pogodbe ES o državni pomoči v obliki zagotovil (UL C 71, 11.3.2000, str. 14).

⁽⁵⁸⁾ Glej opombo 39.

⁽⁵⁹⁾ Glej opombo 39.

Skladnost z drugimi določbami prava Skupnosti

- (167) Sodna praksa dosledno kaže, da je iz splošne sheme Pogodbe jasno, da postopek člena 88 ne sme nikoli obroditi rezultatov, ki so v nasprotju s posebnimi določbami Pogodbe. V skladu s tem Komisija ne more razglasiti državnih pomoči, katere določeni pogoji kršijo druge določbe Pogodbe, da je skladna s skupnim trgom⁽⁶⁰⁾. Obveznost na strani Komisije, da zagotavlja, da se člena 87 in 88 uporabljata skladno z drugimi določbami Pogodbe, je še bolj potrebna, kjer druge določbe tudi uresničujejo, kot v tem primeru, cilje neizkrivljene konkurence na skupnem trgu. Pri sprejemanju odločitve o skladnosti pomoči s skupnim trgom se mora Komisija zavedati tveganja posameznih trgovcev, ki spodbujajo konkurenco na skupnem trgu⁽⁶¹⁾.
- (168) Kot je že opredeljeno, je med januarjem 1992 in julijem 1994 družba Adriatica sodelovala v paktu o določitvi tarif za gospodarska vozila na poti Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, v nasprotju s členom 81⁽⁶²⁾, istočasno, ko je prejela pomoč za delovanje poti. Kot že ugotovljeno je ta pakt izkrivil konkurenco kar zadeva zagotovljene storitve. Glede na povezavo med odkrito kršitvijo in prejeto pomočjo, kot tudi nakopičeno izkrivljanje konkurence, ki ga povzročita ta dva dejavnika, in ne glede na argumente, ki so jih predložili italijanski organi, ki se že bili ovrženi zgoraj (glej uvodno izjavo 94(a)), Komisija meni, da *med drugim* iz tega razloga, mora biti zadevna pomoč šteta za nezdružljivo.

Prihodnja uporaba mehanizma kompenzacij

- (169) Komisija ugotavlja, da je trenutni sistem kompenzacije treba začeti uporabljati do konca leta 2008. Po tem bo plačilo nadomestila za zagotovljene storitve predmet skladnosti z obveznostmi, ki izhajajo iz Uredbe (EGS) št. 3577/92⁽⁶³⁾ in z določbami prava skupnosti o javnih pogodbah in koncesijah za storitve.
- (170) Za preostalo obdobje uporabe sedanjega mehanizma Komisija meni, da je treba naložiti dva pogoja, ki sta določena zaradi združljivost pomoči in za lažje preverjanje. Prvič, meni, da morajo za obdobje 2004–2008 vse regionalne družbe voditi ločene račune za svoje javne storitve na vsaki izmed zadevnih poti. V zvezi z družbo Caremar Komisija ugotavlja, da so s pismom z dne 17. februarja 2004 (registriranim pod številko A/13405/04), italijanski organi v ta namen izvedli prevzem. Drugič, kakršna koli trajna sprememba, delna ali popolna, storitev, ki jih nudijo družbe Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar ali Caremar, ki bi imela za posledico povišanje pomoči, mora biti vnaprej sporočena Komisiji.

VI. ZAKLJUČKI

- (171) Na podlagi zgornjih načel Komisija ugotavlja, da ni dvoma o skladnosti pomoči, plačani regionalnim družbam od januarja 1992 dalje v skladu s sporazumi iz leta 1991, razen kar zadeva pomoč, izplačano družbi Adriatica za obdobje od januarja 1992 do julija 1994 za povezavo Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ki ni združljiva s skupnim trgom v treh točkah, od katerih vsaka sama po sebi zadostuje, da upraviči tisti zaključek: prvič, ni uresničevala dejanskih zahtev javnih storitev; drugič, vplivala je na razvoj trgovine do obsega v nasprotju s skupnim interesom; tretjič, bila je tesno povezana s paktom, ki ga prepoveduje člen 81 Pogodbe. V skladu z običajno prakso in na podlagi

⁽⁶⁰⁾ Glej sodbe Sodišča v primeru C-73/79 *Komisija proti Italiji* [1980] PSES I-1533, odstavek 11; Primer C-225/91 *Matra SA proti Komisiji* [1993] PSES I-3203, odstavek 41; Primer C-156/98 *Nemčija proti Komisiji* [2000] PSES I-6857, odstavek 78.

⁽⁶¹⁾ Sodba *Matra*, odstavka 42 in 43, glej opombo 61.

⁽⁶²⁾ Odločba Komisije 1999/271/ES z dne 9. decembra 1999 je, v zvezi s postopkom v skladu s členom 85 Pogodbe ES (IV/34466 – grški trajekti) (UL L 109, 27.4.1999, str. 24), potrdila sodbo Sodišča prve stopnje z dne 11. decembra 2003 v Primeru T-61/99 *Adriatica di Navigazione proti Komisiji* (še ni bila objavljena).

⁽⁶³⁾ Kot razlaga Komisija v Sporočilu C(2004) 43 def. – Smernice Skupnosti o državni pomoči pomorskemu prometu, glej opombo 39.

člena 14 Uredbe (ES) št. 659/99, mora biti takšna pomoč povrnjena, razen če to nasprotuje splošnemu načelu prava Skupnosti. V tem primeru Komisija meni, da nobeno načelo ne prepreči povračila pomoči in, zlasti, da družba Adriatica ni mogla upravičeno pričakovati, da bo prejela zadevno pomoč, medtem ko je bila vpletena v pakt s svojimi konkurenti. Kakršne koli težave, ki nastanejo iz povračila pomoči niso izjemne narave. V skladu s tem mora Italija sprejeti vse potrebne ukrepe za povračilo pomoči od prejemnika.

(172) Ta odločba zadeva samo državno pomoč in ne posega v uporabo drugih določb Pogodbe, zlasti glede prava javnih pogodb in koncesij za storitve –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

1. Razen določbe odstavka 2 je pomoč, ki jo je Italija izplačala družbi Adriatica od 1. januarja 1992 kot nadomestilo za opravljanje javne storitve, združljiva s skupnim trgov v skladu s členom 86(2) Pogodbe.
2. Pomoč, ki je bila družbi Adriatica izplačana za obdobje od januarja 1992 do julija 1994 v zvezi s povezavo Brindisi–Krf–Igoumenitsa–Patras, ni združljiva s skupnim trgov.
3. Italija bo sprejela vse potrebne ukrepe, da od družbe Adriatica izterja pomoč iz odstavka 2, ki je bila tej družbi neupravičeno izplačana.

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

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

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

Člen 2

1. Pomoč, ki jo je Italija izplačala družbam Siremar, Saremar in Toremar od 1. januarja 1992 kot nadomestilo za opravljanje javne storitve, je združljiva s skupnim trgov v skladu z odstavkom 2 člena 86 Pogodbe.
2. Od 1. januarja 2004 se morajo voditi ločeni računi za vsako od zadevnih linij za vse dejavnosti javnih storitev, ki jih je družbam Siremar, Saremar in Toremar naložila Italija.

Člen 3

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

2. Italija se obveže, da bo najkasneje do 1. septembra 2004:
- (a) odpravila pomoč, izplačano družbi Caremar za izvajanje rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Capri;
 - (b) zmanjšala, kar zadeva ponudbo mest, zmogljivost rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Procida–Ischia iz 1 142 260 na 633 200 mest v času zimskega obdobja in iz 683 200 na 520 400 mest v času poletnega obdobja;
 - (c) omejila pomoč, izplačano družbi Caremar za izvajanje rednih storitev hitrega potniškega prevoza na poti Neapelj–Procida–Ischia za kritje neto izgube pri izvajanju storitev;
 - (d) vodila ločene račune za vsako zadevno linijo za vse dejavnosti javnih storitev, ki jih je družbi Caremar naložila Italija.

Člen 4

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

Člen 5

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

Člen 6

Italija obvesti Komisijo o ukrepih, sprejetih za uskladitev s to odločbo, v dveh mesecih od uradnega obvestila o tej odločbi.

Člen 7

Ta odločba je naslovljena na Italijansko republiko.

V Bruslju, 16. marca 2004

Za Komisijo
Loyola DE PALACIO
Podpredsednica
