ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/1328

ze dne 30. září 2021

o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA. 32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedly Itálie a region Lazio ve prospěch společnosti Laziomar a jejího nabyvatele, společnosti CLN

(oznámeno pod číslem C(2021) 6989)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem EHP)

OBSAH

stránka

1. Postup ... 157
2. Souvislosti a popis opatření, která jsou předmětem šetření ... 158
   2.1. Obecný přehled ... 158
      2.1.1. Původní úmluvy ... 158
      2.1.2. Prodloužení původních úmluv ... 160
      2.1.3. Privatizace společnosti Laziomar a uzavření nové smlouvy o veřejných službách ... 161
   2.2. Opatření, jichž se týkala rozhodnutí z roku 2011 a 2012 ... 161
   2.3. Podrobný popis opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí ... 161
      2.3.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Laziomar a Itálií ... 162
         2.3.1.1. Závazky veřejné služby ... 162
         2.3.1.2. Rozpočet a doba trvání ... 162
      2.3.2. Privatizace společnosti Laziomar ... 164
         2.3.2.1. Postup prodeje a konečné zadání zakázky ... 165
         2.3.2.2. Kupní smlouva ... 165
         2.3.2.3. Řízení na vnitrostátní úrovni ... 165
      2.3.3. Nová smlouva o službách mezi regionem Lazio a společností Laziomar ... 166
         2.3.3.1. Příjemce ... 166
         2.3.3.2. Trasy ... 166
         2.3.3.3. Doba trvání ... 166
         2.3.3.4. Závazky veřejné služby ... 166
         2.3.3.5. Ustanovení o vyrovnávací platbě a konečné zadání ... 166
      2.3.4. Přednost v přístavu ... 168
      2.3.5. Opatření stanovená zákonem z roku 2010 ... 168
   2.4. Řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609 ... 168
3. Důvody pro zahájení a rozšíření řízení ... 170

3.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Laziomar a Itálií ... 170
3.1.1. Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a existence podpory ... 170
3.1.2. Slučitelnost ... 171
3.2. Privatizace společnosti Laziomar ... 171
3.3. Nová smlouva o službách mezi regionem Lazio a společností Laziomar ... 172
3.3.1. Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark, existence podpory a slučitelnost ... 172
3.3.2. Slučitelnost ... 172
3.4. Přednost v přístavu ... 172
3.5. Opatření stanovená zákonem z roku 2010 ... 173
4. Připomínky Itálie ... 173
4.1. K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí ... 173
4.2. K privatizaci společnosti Laziomar ... 173
4.2.1. K prodejní ceně společnosti Laziomar ... 173
4.2.2. K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení ... 174
4.3. K souladu prodloužení původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s podmínkami stanovenými v rozsudku ve věci Altmark ... 175
4.4. K přednosti v přístavu ... 175
4.5. K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010 ... 175
4.6. K pravidlům pro výpočet vyrovnávací platby za období 2011–2019 a k rizikové přirážce ve výši 6,5 % stanovené rozhodnutím výboru CIPE z roku 2010 ... 27
4.7. K souladu nové smlouvy o veřejných službách s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ... 176
4.8. K souladu nové smlouvy o veřejných službách s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ... 177
5. Posouzení ... 177
5.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ... 177
5.1.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Laziomar a Itálií ... 177
5.1.1.1. Státní prostředky ... 178
5.1.1.2. Selektivita ... 178
5.1.1.3. Hospodářská výhoda ... 179
5.1.1.4. Vliv na hospodářskou soutěž a obchod ... 179
5.1.1.5. Závěr ... 180
5.1.1.6. Nová nebo existující podpora ... 180
5.1.2. Zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené s částí podniku Laziomar ... 180
5.1.2.1. První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ... 180
5.1.2.2. Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ... 187
5.1.2.3. Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ... 187
5.1.2.4. Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ... 190
5.1.2.5. Závěr ... 196
5.1.3. Opatření stanovená zákonem z roku 2010 ... 196
5.1.3.1. Možné využití finančních prostředků určených na modernizaci plavidel pro účely likvidity ... 196

5.1.3.2. Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace 197
5.1.3.3. Možnost použití prostředků fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity 198
5.1.4. Závěr ohledně existence státní podpory 198
5.2. Oprávněnost podpory 198
5.3. Slučitelnost podpory 198
5.3.1. Použitelná pravidla 200
5.3.2. Skutečná služba obecného hospodářského zájmu podle článku 106 SFEU 198
5.3.3. Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby 203
5.3.4. Doba trvání pověření 203
5.3.5. Soulad se směrnicí 2006/111/ES 204
5.3.6. Výše vyrovnávací platby 204
5.3.7. Přednost v přístavu 206
5.3.8. Závěr 206
6. Závěr 206

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. **POSTUP**

(1) Dne 23. března 2009, 9. prosince 2009, 21. prosince 2009, 6. ledna 2010, 27. září 2010 a 12. října 2010 obdržela Komise šest stížností týkajících se různých podpůrných opatření přijatých Itálií ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia. ([2]) Stížnosti se týkají vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté těmto společnostem po skončení platnosti původních smluv o veřejných službách uzavřených s Itálií na období od ledna 1989 do prosince 2008 (dále jen „původní úmluvy“), dodatečných podpůrných opatření stanovených vnitrostátním právem v souvislosti s procesem privatizace uvedených společností, jakož i některých otázek týkajících se zejména procesu privatizace společností Tirrenia di Navigazione S.p.A. (dále jen „Tirrenia“) a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Siremar“).

(2) Dne 29. července 2010 oznámila Itálie Komisi vyrovnávací platbu, kterou v letech 2008, 2009 a 2010 vyplácela společnosti Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Caremar“). Toto oznámení bylo znovu zasláno dne 1. prosince 2010 s odkazem na vyrovnávací platbu vyplácenou společnosti Caremar v letech 2009 a 2010. Vyrovnávací platba vyplacená společnosti Caremar v roce 2008 byla předmětem samostatného rozhodnutí (viz 20. bod odůvodnění).

(3) Dne 5. října 2011 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení s ohledem na různá opatření, která přijala Itálie ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (dále jen „rozhodnutí z roku 2011“) ([3]). Šetření se týkalo mimo jiné vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Caremar za provozování řady námořních tras od 1. ledna 2009 a řady dalších opatření provedených ve prospěch uvedené společnosti (viz 38. bod odůvodnění).

(4) V té době společnost Caremar provozovala trasy námořní kabotáže ([4]) v Neapolském zálivu (region Kampánie) a v rámci Pontinských ostrovů (region Lazio). Region Kampánie následně převedl trasy v rámci Pontinských ostrovů na region Lazio samostatně pod názvem Laziomar S.p.A. (dále jen „Laziomar“) ([5]). K tomuto převodu formálně došlo dne 1. června 2011 (viz 32. a 33. bod odůvodnění).

(5) Rozhodnutí z roku 2011 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

(6) Dopisem ze dne 28. září 2011 Itálie potvrdila svůj záměr privatizovat regionální společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Laziomar. Dne 26. října 2011 zaslala Komise Itálii žádost o informace týkající se procesu privatizace. Na tuto žádost Komise o informace ze dne 26. října 2011 Itálie odpověděla dne 30. listopadu 2011.

([1]) Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18, a Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.

([2]) Bývalou skupinu Tirrenia tvořily společnosti Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. e Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Státní podpora – Italská republika – Státní podpora SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Státní podpora společnostem bývalé skupiny Tirrenia Group – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18).

([4]) Viz nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7) (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“).

([5]) Společnost Laziomar byla založena dne 1. prosince 2010 a jediným akcionářem je region Lazio.

(7) Dne 15. listopadu 2011 předložila Itálie připomínky k opatřením, na něž se vztahuje rozhodnutí z roku 2011.

(8) Dne 25. dubna 2012 zaslala Komise Itálii novou žádost o informace týkající se procesu privatizace. Itálie odpověděla dopisem ze dne 22. května 2012.

(9) Dne 7. listopadu 2012 Komise vyšetřovací řízení rozšířila mimo jiné ve vztahu k určitým dodatečným podpůrným opatřením provedeným regionem Lazio ve prospěch společnosti Laziomar v souvislosti s vyrovnávací platbou za závazek veřejné služby poskytnutou společnosti Laziomar na základě nové smlouvy o veřejných službách. Pozměněnou verzi zmíněného rozhodnutí přijala Komise dne 19. prosince 2012 (dále jen „rozhodnutí z roku 2012“) ([6]).

(10) Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

(11) Itálie zaslala své připomínky dne 11. prosince 2012.

(12) Dne 25. ledna 2018, 29. března 2018, 31. srpna 2018, 4. března 2019, 15. dubna 2020, 9. a 26. února 2021 si Komise od Itálie vyžádala doplňující informace. Itálie tyto informace poskytla dne 26. dubna 2018, 8. a 31. května 2018, 2. listopadu 2018, 11. prosince 2018, 30. dubna 2019, 22. června 2020, 22. února 2021 a 17. března 2021.

(13) Toto rozhodnutí se týká pouze možné podpory poskytnuté ve prospěch společnosti Laziomar, jak je uvedeno v oddíle 2.3. Všechna ostatní opatření, jichž se týkala rozhodnutí z roku 2011 a 2012, jsou předmětem zvláštního šetření ve věcech SA.32014, SA.32015 a SA.32016, a toto rozhodnutí se na ně proto nevztahuje. Tato opatření se konkrétně týkají ostatních společností bývalé skupiny Tirrenia.

2. SOUVISLOSTI A POPIS OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

2.1. **Obecný přehled**

2.1.1. *Původní úmluvy*

(14) Skupinu Tirrenia vlastnil tradičně italský stát prostřednictvím společnosti Fintecna ([7]) a původně v ní bylo šest společností, tj. Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tyto společnosti poskytovaly služby námořní dopravy na základě samostatných smluv o veřejných službách, které uzavřely s italským státem v roce 1991 na dobu dvaceti let od ledna 1989 do prosince 2008 (dále jen „původní úmluvy“). Společnost Fintecna vlastnila 100 % základního kapitálu společnosti Tirrenia, která zase zcela vlastnila regionální společnosti Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Společnost Adriatica, která provozovala řadu tras mezi Itálií a Albánií / Chorvatskem / Řeckem / Černou Horou, se v roce 2004 spojila se společností Tirrenia.

(15) Účelem původních úmluv bylo zajistit pravidelnou a spolehlivou námořní dopravu většinou mezi pevninskou Itálií a Sicílií, Sardinií a dalšími menšími italskými ostrovy. Za tímto účelem poskytovala Itálie finanční podporu ve formě dotací vyplacených přímo každé ze společností skupiny Tirrenia.

(16) Dne 1. června 2011 začala společnost Laziomar provozovat několik tras námořní kabotáže mezi regionem Lazio a menšími sousedními ostrovy (viz 33. bod odůvodnění). Popis konkrétních dotčených tras je uveden ve 43. bodě odůvodnění.

([6]) Státní podpora – Italská republika – Státní podpora SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Itálie – Státní podpora společnostem bývalé Tirrenia Group a jejich nabyvatelům – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU (Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58).

([7]) Společnost Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je zcela ve vlastnictví italského Ministerstva hospodářství a financí a specializuje se na správu podílů a procesy privatizace; zabývá se rovněž projekty racionalizace a restrukturalizace společností, které čelí průmyslovým, finančním nebo organizačním potížím.

(17) Dne 6. srpna 1999 se Komise s ohledem na podporu, která byla na základě původních úmluv vyplácena šesti společnostem tvořícím v té době skupinu Tirrenia, rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).

(18) Během fáze šetření požádala Itálie o rozdělení řízení týkajícího se skupiny Tirrenia tak, aby bylo možné upřednostnit konečné rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia. Důvodem této žádosti byl záměr Itálie skupinu privatizovat, počínaje právě společností Tirrenia, a její úmysl proces privatizace ve vztahu k této společnosti urychlit.

(19) Komise se rozhodla požadavku Itálie vyhovět a rozhodnutím Komise 2001/851/ES ([8]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2001“) řízení zahájené ve věci podpory poskytnuté společnosti Tirrenia ukončila. Podpora byla prohlášena za slučitelnou s výhradou dodržení určitých závazků přijatých Itálií.

(20) Rozhodnutím Komise 2005/163/ES ([9]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2004“) prohlásila Komise vyrovnávací platbu, kterou Itálie poskytovala společnostem skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia, za částečně slučitelnou s vnitřním trhem, za částečně slučitelnou s výhradou dodržení řady závazků přijatých italskými orgány a za částečně neslučitelnou s vnitřním trhem. Rozhodnutí vycházelo z účetních údajů za období od roku 1992 do roku 2001 a obsahovalo určité podmínky, jež měly zajistit slučitelnost vyrovnávací platby po celou dobu platnosti původních úmluv.

(21) Rozsudkem ze dne 4. března 2009 ve věcech T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ([10]) (dále jen „rozsudek z roku 2009“) Soud prvního stupně rozhodnutí z roku 2004 zrušil.

(22) Svým rozhodnutím (EU) 2018/261 ([11]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2014“) ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se různých opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar. Opravný prostředek, který proti rozhodnutí podaly společnost Saremar a region Sardinie, Tribunál v roce 2017 zamítl ([12]).

(23) Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1411 ([13]) (dále jen „rozhodnutí týkající se skupiny Tirrenia z roku 2020“) ukončila Komise šetření týkající se společností skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia za období 1992–2008. Komise dospěla k závěru, že podpora udělená na poskytování služeb námořní kabotáže představuje existující podporu, zatímco většina podpory udělené na poskytování služeb mezinárodní námořní dopravy je slučitelná s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([14]) (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011“).

(24) Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1412 ([15]) (dále jen „rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia/CIN z roku 2020“) ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se opatření ve prospěch společnosti Tirrenia a jejího nabyvatele, společnosti CIN, za období 2009–2020.

(25) Rozhodnutím Komise (EU) 2021/4268 ([16]) a rozhodnutím Komise (EU) 2021/4271 ([17]) ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se opatření ve prospěch společností Siremar a Toremar a jejích nabyvatelů za období od roku 2009.

([8]) Commission Decision 2001/851/EC of 21 June 2001 on the State aid awarded to the Tirrenia di Navigazione shipping company by Italy (Úř. věst. L 318, 4.12.2001, s. 9).

([9]) Rozhodnutí Komise 2005/163/ES ze dne 16. března 2004 o státní podpoře poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Úř. věst. L 053, 26.2.2005, s. 29).

([10]) Spojené věci T-265/04, T-292/04 a T-504/04, Tirrenia di Navigazione v. Komise, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Rozhodnutí Komise (EU) 2018/261 ze dne 22. ledna 2014 o opatřeních SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) provedených regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (Úř. věst. L 49, 22.2.2018, s. 22).

([12]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 6. dubna 2017, Regione autonoma della Sardegna v. Komise, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 1).

([14]) Sdělení Komise, Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

([15]) Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1412 ze dne 2. března 2020 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Tirrenia di Navigazione a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 45).

([16]) Dosud nebylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

([17]) Dosud nebylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2.1.2. *Prodloužení původních úmluv*

(26) Článek 26 nařízení s mocí zákona č. 207 ze dne 30. prosince 2008, přeměněného na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009, prodloužil původní úmluvy (včetně úmluvy vztahující se na společnost Laziomar), jejichž platnost měla původně skončit dne 31. prosince 2008, o jeden rok do 31. prosince 2009.

(27) V článku 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135 ze dne 25. září 2009, přeměněného na zákon č. 166 ze dne 20. listopadu 2009 (dále jen „zákon z roku 2009“), bylo stanoveno, že vzhledem k privatizaci společností skupiny Tirrenia bude vlastnictví regionálních společností (vyjma společnosti Siremar) převedeno z mateřské společnosti Tirrenia bezplatně takto:

(a) společnost Caremar bude nejdříve převedena na region Kampánie. Tento region následně převede na region Lazio část podniku Caremar samostatně provozující dopravní spojení s Pontinskými ostrovy, pod názvem Laziomar;

(b) společnost Saremar bude převedena na region Sardinie a

(c) společnost Toremar bude převedena na region Toskánsko.

(28) Zákon z roku 2009 rovněž stanovil, že do 31. prosince 2009 budou mezi Itálií a společnostmi Tirrenia a Siremar sjednány nové úmluvy. Obdobně regionální služby budou zakotveny v návrhu smluv o veřejných službách, které mají být uzavřeny mezi regiony Sardinie a Toskánsko a společnostmi Saremar a Toremar do 31. prosince 2009 a mezi regiony Kampánie a Lazio a společnostmi Caremar a Laziomar do 28. února 2010. Návrh nových úmluv / nových smluv o veřejných službách bude tedy předmětem zadávacího řízení se samotnými společnostmi a po dokončení privatizace každé z těchto společností bude podepsán s příslušným nabyvatelem ([18]).

(29) Za tímto účelem zákon z roku 2009 dále prodloužil původní úmluvy (včetně úmluvy vztahující se na společnost Caremar) na období od 1. ledna 2010 do 30. září 2010.

(30) Zákon z roku 2009 také stanovil maximální částku roční vyrovnávací platby za provozování služeb od roku 2010 (ve smyslu prodloužení původních úmluv, jakož i nových úmluv a smluv o veřejných službách) v celkové výši 184 942 251 EUR, v tomto rozdělení:

Tabulka 1

Maximální výše vyrovnávací platby od roku 2010

Společnost	Maximální roční vyrovnávací platba (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Z toho částka ve výši 19 839 226 EUR od regionu Kampánie a částka ve výši 10 030 606 EUR od regionu Lazio.	

(31) Článek 1 zákona č. 163 ze dne 1. října 2010, který přeměnil nařízení s mocí zákona č. 125 ze dne 5. srpna 2010 (dále jen „zákon z roku 2010“), stanovil další prodloužení původních úmluv na období od 1. října 2010 do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar, k němuž došlo dne 19. července 2012 v případě společnosti Tirrenia a dne 31. července 2012 v případě společnosti Siremar.

([18]) Ustanovení čl. 19-ter odst. 10 zákona z roku 2009.

(32) S ohledem na ustanovení článku 19-ter zákona z roku 2009 založil region Lazio dne 1. prosince 2010 regionálním zákonem č. 2/2010 akciovou společnost pro regionální služby v oblasti námořní kabotáže pod názvem Laziomar, aby získal část podniku Caremar, která provozovala trasy v rámci Pontinských ostrovů a která měla být následně privatizována.

(33) Dne 7. března 2011 společnost Caremar prodala část podniku týkající se tras v rámci Pontinských ostrovů společnosti Laziomar. Ta zahájila provoz na těchto trasách dne 1. června 2011.

(34) Podle nařízení regionu Lazio č. 508 ze dne 28. října 2011 (dále jen „nařízení regionu Lazio“) byly poskytnuty pokyny pro proces privatizace společnosti Laziomar související s uzavřením nové smlouvy o veřejných službách pro trasy v rámci Pontinských ostrovů.

(35) Kromě toho region Lazio ve smyslu zákona č. 228 ze dne 24. prosince 2012 uložil společnosti Laziomar na základě překlenovací smlouvy povinnost zajistit územní kontinuitu tras v rámci Pontinských ostrovů až do její privatizace, za stejných podmínek. Smlouva byla podepsána dne 12. února 2013 a platila až do privatizace společnosti Laziomar.

2.1.3. *Privatizace společnosti Laziomar a uzavření nové smlouvy o veřejných službách*

(36) V únoru 2012 bylo zahájeno zadávací řízení (viz oddíl 2.3.2), jehož cílem bylo vybrat nabyvatele společnosti Laziomar a které bylo spojeno s novou smlouvou o veřejných službách týkající se poskytování služeb námořní dopravy po dobu dvanácti let výměnou za vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby.

(37) Poté, co byla na základě zadávacího řízení vybrána nabídka společnosti Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (CLN), stala se tato společnost novým vlastníkem společnosti Laziomar. Kupní smlouva mezi regionem Lazio a společností CLN byla podepsána dne 30. prosince 2013. Dne 15. ledna 2014 podepsaly region Lazio a společnost Laziomar novou smlouvu o veřejných službách týkající se poskytování služeb námořní dopravy v rámci Pontinských ostrovů.

2.2. **Opatření, jichž se týkala rozhodnutí z roku 2011 a 2012**

(38) V rámci formálního vyšetřovacího řízení, které bylo zahájeno rozhodnutími z roku 2011 a 2012, byla posuzována tato opatření:

(a) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci prodloužení původních úmluv (opatření č. 1);

(b) potenciální zneužití podpory na záchranu společností Tirrenia a Siremar (opatření č. 2);

(c) privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia ([19]) (opatření č. 3);

(d) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci nových úmluv / smluv o veřejných službách (opatření č. 4);

(e) přednost v přístavu (opatření č. 5);

(f) opatření stanovená v zákoně z roku 2010, který přeměnil nařízení s mocí zákona č. 125/2010 (opatření č. 6);

(g) další opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (opatření č. 7).

(39) Rozhodnutím z roku 2014 uzavřela Komise formální vyšetřovací řízení, pokud jde o opatření přijatá regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar, uvedená výše jako opatření č. 7, vyjma jednoho opatření ([20]).

2.3. **Podrobný popis opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí**

(40) Toto rozhodnutí se zabývá pouze opatřeními č. 1, 3, 4, 5 a 6 uvedenými ve 38. bodě odůvodnění v rozsahu, v jakém se týkají společností Laziomar a CLN. Tato opatření jsou podrobněji popsána v následujících oddílech.

([19]) To zahrnuje odložení platby části kupní ceny za nabytí části podniku Tirrenia ze strany společnosti CIN a řadu údajných dodatečných opatření podpory v rámci privatizace části podniku Siremar (např. protizáruka a navýšení kapitálu společnosti CdI, tedy subjektu, který původně nabyl část podniku Siremar, ze strany státu).

([20]) Konkrétně projekt „Bonus Sardo – Vacanza“, který je součástí opatření č. 7, nebyl v rámci rozhodnutí z roku 2014 posouzen, a nebude posouzen ani v tomto rozhodnutí.

2.3.1. *Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Laziomar a Itálií*

2.3.1.1. Závazky veřejné služby

(41) Článek 1 původní úmluvy uzavřené se společností Caremar stanovil, že pětileté plány podrobně vymezí přístavy, které mají být obsluhovány, typ plavidel, jež se mají používat, a požadovanou četnost služby, kterou byla pověřena společnost Caremar (a následně společnost Laziomar po převodu pontinských tras na region Lazio dne 1. června 2011).

(42) Podle Itálie byl (v té době) posledním formálně schváleným pětiletým plánem pro společnost Caremar plán na období 2000–2004, zatímco na období 2005–2008 byl vypracován plán, který však nikdy nebyl příslušnými ministerstvy formálně schválen. Vláda místo toho přijala rozhodnutí *ad hoc* s cílem zajistit, aby služby lépe odpovídaly potřebám místních komunit, aniž by však provedla podstatné změny systému veřejných služeb.

(43) Na základě původní úmluvy prodloužené následnými právními akty uvedenými ve 26. až 33. bodě odůvodnění provozovala společnost Laziomar v průběhu celého roku tyto trasy:

— Ponza–Formia (linka T1): společnost Laziomar provozovala touto linkou jediné spojení. Zajišťovala dva spoje denně, které poskytovaly služby kombinované dopravy (cestující, vozidla a zboží). Loď vyjížděla z ostrova v 5.30 a zajišťovala obyvatelům spojení s pevninou za prací a studiem, přičemž poslední zpáteční jízda byla v 17.30,

— Ponza–Formia (linka A2): společnost Laziomar také provozovala jedinou službu vysokorychlostní osobní dopravy s každodenním spojením, přičemž loď zůstávala na ostrově přes noc,

— Anzio–Ponza (linka A1): společnost Laziomar v hlavní sezóně zajišťovala službu vysokorychlostní osobní dopravy, a to denně od pondělí do soboty. Služba však byla posílena o nedělích a svátcích a byla odůvodněna sociálním a hospodářským rozvojem (zejména proto, že cestovní ruch je v podstatě jediným zdrojem příjmů ostrova). Na stejné lince působil i konkurenční podnik Vetor, který v hlavní sezóně provozoval vysokorychlostní osobní dopravu,

— Ventotene–Formia (linka T2): společnost Laziomar poskytovala služby denně po celý rok s využitím kombinovaného plavidla. Služba kombinované dopravy byla jediným pravidelným spojením pro celoroční přepravu cestujících, vozidel a zboží,

— Ventotene–Formia (linka A3): společnost Laziomar také provozovala jediný vysokorychlostní spoj. Loď vyjížděla v 6.45, a obyvatelům tak umožňovala odcestovat na pevninu za prací nebo studiem; na ostrově zůstávala přes noc, aby zajistila spojení v případě naléhavé zdravotní péče.

2.3.1.2. Rozpočet a doba trvání

(44) Tabulka 2 uvádí roční vyrovnávací platbu, kterou Itálie vyplatila společnosti Laziomar za období 2011–2013:

Tabulka 2

Vyrovnávací platba vyplacená za období 2011–2013 (EUR)

Rok	Vyplacená vyrovnávací platba
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Původní úmluva stanoví, že roční vyrovnávací platba za závazek veřejné služby se vyplácí takto: do března každého roku se vyplatí záloha ve výši 70 % vyrovnávací platby vyplacené v předchozím roce. Druhá platba provedená v červnu se rovná 20 % vyrovnávací platby. Rozdíl mezi vyplacenými platbami a schodkem mezi provozními náklady a příjmy během běžného roku představuje zůstatek, který se hradí do 30. listopadu. Pro případ, že

společnost Laziomar obdrží vyšší částku, než jsou čisté náklady na poskytnuté služby (příjmy po odečtení ztrát), původní úmluva stanoví, že společnost Laziomar musí rozdíl vrátit ([21]).

– Vyrovnávací platba poskytnutá v letech 2011–2013

(46) Nařízení prezidenta republiky č. 501 ze dne 1. června 1979 (dále jen „nařízení č. 501/79“) upřesňuje jednotlivé prvky (příjmy a náklady), které se používají při výpočtu dotace vyplácené provozovatelům veřejných služeb námořní dopravy. Zákon č. 856 ze dne 5. prosince 1986 (dále jen „zákon č. 856/86“) mimoto zavedl určité změny systému závazků veřejné služby v oblasti námořní dopravy v Itálii. Co se týká spojení s většími a menšími ostrovy, článek 11 zmíněného zákona pozměnil kritéria pro výpočet vyrovnávací platby za závazek veřejné služby. Dotaci bylo nutno vypočítat na základě rozdílu mezi příjmy a náklady služby stanoveného s odkazem na průměrné a objektivní parametry a musela zahrnovat přiměřenou návratnost investovaného kapitálu. Článek 11 rovněž stanoví, že smlouvy o veřejných službách musí obsahovat seznam dotovaných tras, četnost a typ používaných plavidel. Dotace musela schválit příslušná ministerstva. V původních úmluvách byly zohledněny zásady stanovené v nařízení prezidenta republiky č. 501/79 a v zákoně č. 856/86.

(47) Od roku 2010 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu určována pomocí nové metodiky stanovené rozhodnutím výboru CIPE ([22]) ze dne 9. listopadu 2007 nazvané „Kritéria pro stanovení závazků veřejné služby a výše jízdného v odvětví služeb námořní kabotáže ve veřejném zájmu“ (dále jen „rozhodnutí výboru CIPE“) ([23]). Podle informací uvedených v preambuli rozhodnutí výboru CIPE bylo toto rozhodnutí vydáno za účelem privatizace veřejných podniků provozujících služby námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb ([24]). Ustanovení rozhodnutí výboru CIPE se ve vztahu ke službám poskytovaným společnostmi skupiny Tirrenia uplatňovala až do roku 2010, a to i před vstupem příslušných nových úmluv a smluv o veřejných službách v platnost po privatizaci jednotlivých společností.

(48) Metoda stanovená v rozhodnutí výboru CIPE umožňuje společnostem provozujícím veřejné služby námořní dopravy docílit přiměřené návratnosti. Míra návratnosti kapitálu se vypočítá na základě váženého průměru nákladů kapitálu (WACC).

(49) Požadovaná návratnost vlastního kapitálu ([25]) se vypočítá pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv (CAPM). Podle modelu oceňování kapitálových aktiv se náklady vlastního kapitálu vypočítají na základě: i) bezrizikové míry, ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu společnosti ve vztahu k akciovému trhu) a iii) akciové rizikové přirážky přiřazené akciovému trhu.

(50) Náklady vlastního kapitálu se konkrétně vypočítají připočtením přirážky za zvláštní riziko k míře návratnosti bezrizikových činností. Tato přirážka se vypočítá jako riziková přirážka trhu vynásobená příslušným koeficientem beta, který měří rizikovost určité činnosti ve vztahu k trhu.

(51) Podle rozhodnutí výboru CIPE odpovídá míra návratnosti bezrizikových činností průměrnému hrubému výnosu z referenčních desetiletých dluhopisů s odkazem na předchozí období dvanácti měsíců, pro něž existují dostupné údaje.

(52) Rozhodnutí výboru CIPE stanoví tržní rizikovou přirážku ve výši 4 %. V případě služby, která je provozována na nevýhradním základě, je však předpokládané vyšší riziko, jež provozovatel nese, odměněno připočtením 2,5 % navíc k tržní rizikové přirážce.

([21]) Od 25. listopadu 2010 se na základě rozhodnutí meziresortní konference mezi Ministerstvem infrastruktury a dopravy, Ministerstvem hospodářství a financí a Ministerstvem hospodářského rozvoje o stanovení roční dotace podle článku 11 zákona č. 856/1986 (dále jen „meziresortní konference“) případná částka nadměrné vyrovnávací platby odečte od budoucích zálohových plateb dotace.

([22]) Meziresortní výbor pro hospodářské plánování (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, CIPE).

([23]) Úřední věstník Italské republiky (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, dále jen „GURI“) č. 50 ze dne 28. února 2008.

([24]) Podle čl. 1 odst. 999 zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 a čl. 1 písm. e) nařízení s mocí zákona č. 430/1997.

([25]) Míra návratnosti požadovaná investorem vzhledem k rizikovému profilu společnosti a souvisejícím peněžním tokům.

(53) V praxi však vyrovnávací platba vyplácená společnosti Laziomar nesmí překročit strop ve výši 10 030 606 EUR ročně stanovený v zákoně z roku 2009 (viz 30. bod odůvodnění). Ačkoliv zákon z roku 2009 stanoví strop roční vyrovnávací platby vyplácené všem společnostem skupiny Tirrenia za provozování služeb námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb, rozhodnutí výboru CIPE obsahuje také záruky, které umožňují těmto provozovatelům dostatečně pokrýt provozní náklady. S ohledem na tuto skutečnost, jak je uvedeno v tabulce 2, byla vyrovnávací platba vyplacená v letech 2012 a 2013 zvýšena tak, aby pokryla veškeré náklady na veřejnou službu v těchto letech.

(54) Podle rozhodnutí výboru CIPE musí být zejména rozsah služeb, maximální jízdné stanovené novou smlouvou o veřejných službách a vyrovnávací platba, která je skutečně poskytnuta, vymezeny tak, aby bylo zajištěno pokrytí veškerých přípustných nákladů poskytovatele služeb. Použije se tento vzorec:

$$VA(RSP) + VA(AI(X)) = VA(CA)$$

kde:

— VA(RSP) je diskontovaná hodnota vyrovnávací platby za plnění závazku veřejné služby,

— VA(AI(X)) je diskontovaná hodnota jiných příjmů (příjmy z jízdného a ostatní příjmy),

— VA(CA) je diskontovaná hodnota přípustných provozních nákladů, splátky dluhů a návratnosti investovaného kapitálu.

(55) Pokud by výše uvedená rovnice neplatila, je možné omezit rozsah dotovaných činností nebo alternativně revidovat organizaci služeb (například typ plavidel) nebo upravit omezení jízdného.

(56) Maximální výše jízdného vztahující se na každou službu po odečtení daní a přístavních poplatků je mimoto každoročně upravena na základě vzorce pro výpočet cenového stropu takto:

$$\Delta T = \Delta P - X$$

kde:

— ΔT je roční procentní změna maximální výše jízdného,

— ΔP je míra inflace v referenčním roce,

— X je skutečná roční míra úpravy maximální výše jízdného stanovená ve smlouvě o veřejných službách, která se během doby platnosti smlouvy nemění.

(57) Rozhodnutí výboru CIPE rovněž upřesňuje, že maximální výši jízdného lze upravit tak, aby zohledňovala změny nákladů na palivo, přičemž se jako referenční hodnota použijí běžné veřejně dostupné ceny.

2.3.2. *Privatizace společnosti Laziomar*

(58) Dne 13. února 2013 zveřejnil region Lazio na svých internetových stránkách oznámení o zahájení zadávacího řízení na prodej společnosti Laziomar a na přidělení vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby na námořních trasách uvedených ve 43. bodě odůvodnění ([26]). Oznámení bylo rovněž zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([27]), v Úředním věstníku Italské republiky ([28]) a ve čtyřech italských celostátních a místních denících.

(59) Itálie zvolila omezené zadávací řízení v souladu s čl. 55 odst. 6 zákona o veřejných zakázkách – legislativní nařízení č. 163/2006 (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“). Kritériem pro zadání zakázky byla hospodářsky nejvýhodnější nabídka.

(60) Aby se podpořila co nejširší účast v řízení, zadávací řízení uchazečům výslovně umožnilo, aby se účastnili společně formou dočasných seskupení soutěžitelů, konsorcií nebo evropských hospodářských zájmových sdružení (EHZS).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) Úř. věst. C 149, 4. srpna 2012.
([28]) GURI č. 91, 6. srpna 2012.

2.3.2.1. Postup prodeje a konečné zadání zakázky

(61) Po zveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení projevilo ve stanovené lhůtě zájem o účast v zadávacím řízení osm subjektů (tj. společnosti Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. a Ustica Lines, která v současné době působí pod názvem Liberty Lines) a tyto subjekty poskytly informace požadované pro kvalitativní výběr v první fázi řízení. Do další fáze postoupilo sedm účastníků, s výjimkou společnosti Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., kteří byli dne 16. května 2013 vyzváni k podání nabídky.

(62) Výzva k podání nabídek obsahovala nový návrh smlouvy na dobu trvání deseti let, která měla být podepsána mezi úspěšným uchazečem a regionem Lazio, jakož i podrobnější informace o zadávacím řízení. Ve výzvě bylo zejména potvrzeno, že pro zakázku na služby bude vybrána hospodářsky nejvýhodnější nabídka s tím, že 30 bodů lze získat za cenu a 70 bodů za technickou kvalifikaci. Pokud jde o cenu za prodej společnosti Laziomar, výzva uváděla pevnou částku ve výši 2 272 000 EUR vypočtenou na základě nezávislé studie, která stanovila celkovou hodnotu aktiv společnosti Laziomar (viz 66. až 67. bod odůvodnění). Tato cena nebyla cenou k jednání, a nebyla proto předmětem finanční nabídky uchazečů.

(63) Proto byli všichni potenciální uchazeči vyzváni, aby do své finanční nabídky na prodej společnosti Laziomar zahrnuli výše uvedenou pevnou částku s tím, že region Lazio vybere hospodářsky nejvýhodnější nabídku pro celé zadávací řízení na základě ceny a dalších, převážně technických kritérií týkajících se služby, jak je uvedeno ve výzvě (viz 62. bod odůvodnění).

(64) Společnost CLN předložila ve stanovené lhůtě nabídku, jejíž specifikace byly přezkoumány s kladným výsledkem. Žádná další nabídka předložena nebyla.

(65) Zakázka byla proto udělena společnosti CLN, jak pokud jde o privatizaci části podniku Laziomar, tak pokud jde o provozování námořních služeb (viz oddíl 2.3.3).

2.3.2.2. Kupní smlouva

(66) Kupní smlouva byla uzavřena dne 30. prosince 2013 a definuje převod akcií společnosti Laziomar na společnost CLN za pevnou částku 2 272 000 EUR, a to na základě nezávislého ocenění, které zadal region Lazio.

(67) Tato částka odráží především hodnotu dlouhodobého hmotného majetku (sestávajícího ze čtyř lodí a průmyslového a obchodního vybavení) a hodnotu pokladny na ostrově Ventotene, která byla vykázána v rozvaze společnosti k 1. červnu 2011.

(68) Podle článku 4 kupní smlouvy je společnost CLN povinna oznámit regionu Lazio jakýkoli budoucí prodej akcií společnosti Laziomar třetím osobám, přičemž v takovém případě by společnost CLN zůstala společně s novým nabyvatelem společnosti Laziomar odpovědná za závazky vyplývající ze smlouvy o poskytování služeb.

2.3.2.3. Řízení na vnitrostátní úrovni

(69) Výsledek zadávacího řízení, jehož předmětem bylo přidělení části podniku Laziomar společnosti CLN a uzavření smlouvy o veřejných službách se společností CLN, byl předmětem sporu před Regionálním správním soudem (TAR) regionu Lazio.

(70) Společnost Vetor S.r.l. (dále jen „Vetor“), která rovněž provozuje trasu Anzio–Ponza s pomocí křídlové lodi (linka A1), podala u Regionálního správního soudu návrh na předběžné opatření proti oprávněnosti zadávacího řízení, který byl usnesením č. 2995/2013 zamítnut. Tentýž soudce rozhodl i o skutkové podstatě sporu a rozsudkem č. 467/2014 stížnost společnosti Vetor zamítl. Státní rada potvrdila výše uvedená rozhodnutí v odvolacím řízení rozsudkem č. 5421/2018.

2.3.3. *Nová smlouva o službách mezi regionem Lazio a společností Laziomar*

2.3.3.1. Příjemce

(71) Jak je uvedeno v 64. bodě odůvodnění, společnost CLN předložila nabídku na novou smlouvu o veřejných službách. Po zadání zakázky podepsala společnost Laziomar (která byla převzata společností CLN, ale zachovala si vlastní právní subjektivitu) dne 15. ledna 2014 s regionem Lazio novou smlouvu o veřejných službách týkající se provozování námořních tras.

2.3.3.2. Trasy

(72) Společnost Laziomar poskytuje služby osobní dopravy, kombinované dopravy (cestující, vozidla a zboží) a pouze nákladní dopravy (zboží a zvláštní zboží) v rámci režimu veřejné služby na několika kabotážních trasách:

Tabulka 3

Síť tras provozovaných společností Laziomar v rámci nové smlouvy o veřejných službách

Formia–Ponza (trajekt – kombinovaná doprava) – linka T1
Formia–Ventotene (trajekt – kombinovaná doprava) – linka T2
Terracina–Ponza (trajekt – kombinovaná a nákladní doprava) ([1]) – linka T3
Terracina–Ventotene (trajekt – nákladní doprava) – linka T4
Anzio–Ponza (křídlová loď – osobní doprava) – linka A1
Formia–Ponza (křídlová loď – osobní doprava) – linka A2
Formia–Ventotene (křídlová loď – osobní doprava) – linka A3
([1]) Některé spoje na této lince jsou určeny pouze pro nákladní dopravu (viz tabulka 9).

2.3.3.3. Doba trvání

(73) Nová smlouva o službách mezi regionem Lazio a společností Laziomar se uzavírá na dobu deseti let (2014–2024).

2.3.3.4. Závazky veřejné služby

(74) Závazky veřejné služby uložené společnosti Laziomar se týkají mimo jiné obsluhovaných přístavů, typu a kapacity plavidel přidělených na provozované námořní trasy, četnosti služeb a maximální výše jízdného.

2.3.3.5. Ustanovení o vyrovnávací platbě a konečné zadání

(75) Základní roční vyrovnávací platbu na základě zadávacího řízení na vyrovnávací platbu v rámci nové smlouvy o plnění závazků veřejné služby na námořních trasách uvedených ve 43. bodě odůvodnění stanovil region Lazio na 14 300 550 EUR s výhradou úpravy směrem dolů. Částka byla nakonec stanovena na 12 752 074 EUR (což odpovídá částce 127 520 740 EUR za desetileté smluvní období).

(76) V souladu s článkem 6 smlouvy může region Lazio upravit výši vyrovnávací platby směrem nahoru nebo dolů, aby zohlednil změny ve skutečném počtu jízd uskutečněných v každém roce. Výše vyrovnávací platby nebude ovlivněna, pokud se počet jízd uskutečněných každý rok liší od smluvně stanoveného počtu jízd směrem nahoru nebo dolů o 3 % nebo méně. V případě změny o více než 3 % směrem nahoru nebo dolů se odměna odpovídajícím způsobem upraví vynásobením počtu jízd, které se uskutečnily navíc nebo které se neuskutečnily, jednotkovou cenou uvedenou v nabídce. V roce 2017 byla smlouva o poskytování služeb změněna tak, že výše vyrovnávací platby byla upravena na částku 13 524 536 EUR.

(77) Tato výše vyrovnávací platby byla určena na základě metodiky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE (viz 47. až 57. bod odůvodnění). Záruky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE se odrážejí v nové smlouvě o službách.

(78) Smlouva o službách stanoví vyplácení vyrovnávací platby nepřekračující částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby (ekonomicko-finanční rovnováha). V případě odchylek od této smluvní rovnováhy stanoví článek 25 smlouvy o službách vyrovnávací mechanismus, který posuzuje všechny parametry spojené s výplatou vyrovnávací platby. Pokud se tedy v důsledku podstatné změny ([29]) základních parametrů, na nichž je založena, ukáže, že výše vyrovnávací platby nepostačuje k pokrytí všech nákladů vynaložených na poskytování služby, počítá nová smlouva o službách s přezkoumáním klíčových parametrů této vyrovnávací platby, a sice: (i) systému jízdného; (ii) úrovně nabízených veřejných služeb; (iii) úrovně ročního cenového stropu a (iv) příspěvků na účtu kapitálu určené na investice.

(79) Podle článku 4 (odstavce 4 až 6) smlouvy o veřejných službách se vyrovnávací platba vyplacená provozovateli sníží o 80 % v případě přerušení poskytování služeb z důvodu stávky zaměstnanců a o 30 % v případě jiných nepředvídatelných událostí, zatímco neposkytování služeb z jiných důvodů, než je stávka nebo nepředvídatelné události, by mělo za následek zaplacení sankcí podle článku 9 smlouvy o veřejných službách.

(80) Podle článku 22 smlouvy o službách je provozovatel povinen zavést systém technického, hospodářského a manažerského dohledu, na jehož základě se roční výkazy zisků a ztrát za služby poskytované na základě smlouvy o službách předkládají regionálním orgánům ke kontrole.

(81) V souladu s čl. 4 odst. 2 smlouvy o službách byla roční vyrovnávací platba, která má být vyplacena společnosti Laziomar, odhadnuta na 12 752 074 EUR. Avšak podle čl. 4 odst. 3 smlouvy o službách se částka skutečně vyplacená společnosti Laziomar stanoví na základě výsledku skutečně dosažené produkce (tj. cena za míli pro každou trasu) s přihlédnutím ke stávajícím rizikům (obchodním a průmyslovým) stanoveným ve smlouvě (např. snížení vyrovnávací platby v případě nesplnění povinnosti podniku vypravit spoje, penále v případě přerušení služeb atd.).

(82) Tabulka 4 uvádí vyrovnávací platbu stanovenou na základě zadávacího řízení na celé smluvní období a vyrovnávací platbu skutečně vyplacenou společnosti Laziomar za období 2014–2019 v důsledku změn týkajících se dosažené produkce podle článku 6 smlouvy o službách.

Tabulka 4

Vyrovnávací platba stanovená a vyplacená společnosti Laziomar na období 2014–2019 v rámci nové smlouvy o službách

Rok	Stanovená vyrovnávací platba (v EUR)	Vyplacená vyrovnávací platba (v EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) Ustanovení čl. 25 odst. 2 uvádí: „Kladná nebo záporná odchylka v ekonomicko-finanční rovnováze provozování tras může být způsobena:
(a) neefektivností řízení;
(b) skutečností, že společnost Laziomar nesprávně oznámí skutečně poskytnuté služby za účelem stanovení roční ceny;
(c) výjimečně nepříznivými tržními podmínkami, které společnost Laziomar nemůže ovlivnit a které způsobí zhoršení provozních podmínek, a tedy vyšší provozní náklady nebo nižší příjmy z jízdného, což povede k záporné změně provozního výsledku o více než 10 %;
(d) finančními náklady;
(e) změnami právních a jiných předpisů, kterými se stanoví nové podmínky pro poskytování služby podle smlouvy;
(f) novými investicemi požadovanými regionem, které mají být provedeny z veřejných zdrojů podle článku 19;
(g) změnou systému jízdného podle článku 3;
(h) výjimečně příznivými tržními podmínkami, které vedou ke kladné změně provozního výsledku o více než 10 %;
(i) zvýšením jednotkových nákladů na zaměstnance v souvislosti s dodržováním kolektivní smlouvy a doplňkovým vyjednáváním společnosti;
(j) obchodní politikou uplatňovanou společností Laziomar v rámci maximálních úrovní definovaných v příloze G této smlouvy.“ (neoficiální překlad Komise)

2.3.4. *Přednost v přístavu*

(83) V čl. 19-ter odst. 21 zákona z roku 2009 se stanoví, že k zajištění územní kontinuity s ostrovy a s ohledem na závazky veřejné služby si společnosti bývalé skupiny Tirrenia včetně společnosti Laziomar zachovají již přidělená kotviště a přednost při přidělování nových kotvišť v souladu s postupy přístavních a námořních orgánů zakotvenými v zákoně č. 84 ze dne 28. ledna 1994 a italském zákoníku o letecké a lodní dopravě.

2.3.5. *Opatření stanovená zákonem z roku 2010*

(84) Zákon z roku 2010 umožnil, aby společnosti bývalé skupiny Tirrenia dočasně používaly finanční prostředky, které již byly přislíbeny ([30]) na modernizaci a vylepšení flotily, k uspokojení naléhavých potřeb likvidity. Společnosti bývalé skupiny Tirrenia, které této možnosti využily, však musely tyto vyhrazené finanční prostředky doplnit, aby mohly provést potřebnou modernizaci svých plavidel. Tato modernizace byla nezbytná ke splnění nových mezinárodních bezpečnostních norem podle Stockholmské úmluvy z roku 1996 ([31]).

(85) K financování modernizace celé skupiny Tirrenia byla konkrétně vyčleněna částka ve výši 23 750 000 EUR s využitím dvou úvěrových linek ([32]). Společnost Laziomar však tyto úvěrové linky nevyužila (viz 132. bod odůvodnění).

(86) Článek 1 zákona z roku 2010 rovněž stanoví toto:

(a) původní úmluvy se prodlužují od 1. října 2010 až do skončení procesu privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 31. bod odůvodnění);

(b) ustanovení čl. 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135/2009, přeměněného s úpravami na zákon z roku 2009, se mění vložením odstavce 24-bis. Podle tohoto odstavce se osvobození od daně vztahuje na všechny úřední akty a úkony při provádění ustanovení odstavců 1 až 15 zákona z roku 2009. Tyto odstavce se týkají liberalizace odvětví námořní kabotáže prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia, včetně přípravné fáze, tj. převodu regionálních společností na příslušné regiony;

(c) k zajištění kontinuity veřejné služby a na podporu procesu privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia mohou dotyčné regiony využít prostředky z programu „Fondo Aree Sottoutilizzate“ (dále jen „fond FAS“) ([33]) podle rozhodnutí výboru CIPE č. 1/2009 ze dne 6. března 2009 ([34]).

2.4. **Řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609**

(87) Na základě dřívějších výměn mezi útvary Komise a Itálií zaslal generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu dne 19. prosince 2008 Itálii žádost o informace. Tato žádost se týkala mimo jiné přehledu tras v rámci veřejné služby provozovaných v té době a veřejných služeb, které Itálie předpokládala podle navrhovaných nových úmluv. Itálie byla rovněž vyzvána, aby poskytla více informací o plánech privatizace skupiny Tirrenia.

(88) Itálie poskytla podrobnou odpověď na žádost Komise ze dne 19. prosince 2008 v dopise ze dne 28. dubna 2009. V tomto dopise Itálie mimo jiné prohlásila, že:

(1) prodloužení původních úmluv do 31. prosince 2009 bylo nezbytné k dosažení liberalizace odvětví námořní kabotáže v Itálii prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia;

([30]) Jak stanoví čl. 19 odst. 13-bis nařízení s mocí zákona č. 78/2009, přeměněného na zákon č. 102/2009 (dále jen „zákon č. 102/2009 “), a čl. 19-ter odst. 19 zákona z roku 2009.

([31]) Tyto bezpečnostní normy byly následně podrobně uvedeny ve směrnici Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998, provedené legislativním nařízením č. 45 ze dne 4. února 2000, ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/24/ES ze dne 14. dubna 2003, provedené legislativním nařízením č. 52 ze dne 8. března 2005, a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES, provedené legislativním nařízením č. 65 ze dne 14. března 2005.

([32]) Veškeré finanční prostředky (tj. 7 000 000 EUR) poskytnuté podle čl. 19-ter odst. 19 zákona z roku 2009 a částka ve výši 16 750 000 EUR z finančních prostředků poskytnutých podle zákona č. 102/2009.

([33]) Fond FAS je vnitrostátní fond, který podporuje provádění italské regionální politiky. Jeho prostředky jsou vyhrazeny především pro regiony určené jako takové italskými orgány.

([34]) *Úřední věstník Italské republiky* č. 137 ze dne 16. června 2009.

(2) vyrovnávací platba za závazek veřejné služby udělená skupině Tirrenia byla nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy prostřednictvím námořních spojení, jež nebyla uspokojivě zajištěna soukromými provozovateli přítomnými na trhu;

(3) dne 10. března 2009 byl dokončen důkladný proces racionalizace tras. Tento proces zohledňoval příslušné významné sociální aspekty, aspekty zaměstnanosti a hospodářské aspekty, jakož i potřebu zajištění základních spojení k zachování územní kontinuity a zahrnoval konzultace se šesti dotčenými regiony. Tato racionalizace povede k snížení čistých nákladů na veřejnou službu přibližně o 66 milionů EUR a k propuštění přibližně 600 členů posádky v rámci celé skupiny Tirrenia. Itálie rovněž připomněla, že racionalizace v roce 2009 doplňovala předchozí úsilí (v letech 2004, 2006 a 2008) o omezení služeb poskytovaných skupinou Tirrenia;

(4) cíle racionalizace zahrnovaly: i) zachování potřebných spojů k zajištění územní kontinuity mezi ostrovy a regiony a ochranu práva na zdraví, studium a mobilitu; ii) racionalizaci spojů v případě, že soukromí provozovatelé zajišťovali stejné spoje ve stejném časovém období s podobnými zárukami týkajícími se kvality a kontinuity, a iii) racionalizaci spojů v letním období a vysokorychlostních spojů zajišťujících výhradně přepravu osob;

(5) ve svém dopise poskytla Itálie přehled tras provozovaných společnostmi skupiny Tirrenia v roce 2008 a omezeného počtu tras, které budou společnosti skupiny Tirrenia provozovat v roce 2009. Podle Itálie budou posledně uvedené trasy tvořit základ nových úmluv, jež mají být uzavřeny s novými vlastníky společností skupiny Tirrenia.

(89) Dne 21. prosince 2009 zaslal generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu Itálii dopis, v němž mimo jiné konstatoval, že v souvislosti se zásadní restrukturalizací odvětví námořní kabotáže v Itálii a s ohledem na značný sociální dopad, jenž by podle Itálie měla privatizace prostřednictvím zadávacích řízení uskutečněných pouze na základě smlouvy o veřejných službách, bylo v zásadě a výjimečně přípustné uspořádat zadávací řízení za účelem zadání těchto smluv společnostem lodní dopravy, aby bylo zajištěno splnění kritéria nediskriminace mezi evropskými majiteli lodí podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ([35]) (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“). Komise podotýká, že nařízení o námořní kabotáži nevyžaduje, aby členské státy privatizovaly své společnosti námořní dopravy, nýbrž pouze liberalizovaly tento konkrétní trh.

(90) Dne 29. ledna 2010 ([36]) zaslala Komise výzvu týkající se nesprávného provádění nařízení o námořní kabotáži. V uvedené výzvě Komise připomněla, že toto nařízení stanoví, že pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, musí tak činit na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství. Podle čl. 4 odst. 3 zmíněného nařízení mohou stávající zakázky na veřejné služby zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Komise však podotkla, že společnosti skupiny Tirrenia provozovaly služby námořní dopravy i po skončení platnosti příslušných zakázek na veřejné služby (původních úmluv). Platnost těchto úmluv měla konkrétně skončit na konci roku 2008, Itálie je však opakovaně prodlužovala. Komise proto Itálii vyzvala, aby v této souvislosti podala své připomínky.

(91) Kromě toho dne 29. ledna 2010 generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu odpověděl na dopis Itálie ze dne 22. ledna 2010. Generální ředitel zdůraznil, že jeho odpověď se týká pouze dodržování nařízení o námořní kabotáži, a nikoli otázek státní podpory. V této souvislosti generální ředitel uvedl, že odůvodnění poskytnuté s ohledem na určité trasy postačuje k rozptýlení dříve vyslovených pochybností. Generální ředitel připomněl, že smlouvy o veřejných službách mohou zahrnovat pouze trasy, u nichž existuje selhání trhu.

(92) Dne 29. března 2010 odpověděla Itálie na dopis Komise ze dne 29. ledna 2010.

(93) Dne 10. září 2010 během schůzky *ad hoc* informovala Itálie Komisi o tom, že se rovněž zpozdilo soutěžní řízení k zadání zakázky týkající se mimo jiné tras v rámci Pontinských ostrovů v té době provozovaných společností Caremar. Zákon č. 163 ze dne 1. října 2010 poté dále prodloužil původní úmluvy do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 31. bod odůvodnění).

([35]) Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

([36]) Výzva byla přijata dne 28. ledna 2010, Itálii však byla oznámena teprve následující den.

(94) S ohledem na tento vývoj zaslala Komise dne 24. listopadu 2010 doplňující výzvu, v níž uvedla, že:

(a) původní úmluva týkající se mimo jiné společnosti Caremar byla automaticky prodloužena bez jakéhokoli soutěžního řízení;

(b) ačkoli se dotyčné smlouvy o veřejných službách uplatňují i nadále, neuskutečnilo se žádné soutěžní řízení mimo jiné pro společnost Caremar;

(c) Komise si vyhrazuje právo v případě potřeby vydat odůvodněné stanovisko (s přihlédnutím k případným připomínkám Itálie).

(95) Dne 21. června 2012 přijala Komise odůvodněné stanovisko týkající se zpoždění privatizace tří společností (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalé skupiny Tirrenia. Jelikož zadávací řízení týkající se dalších tří společností (Tirrenia, Toremar a Siremar) byla dokončena v průběhu roku 2011 ([37]), odůvodněné stanovisko se na tyto společnosti nevztahovalo. Komise konstatovala, že Itálie neuskutečnila soutěžní řízení na zadání zakázek na veřejné služby v oblasti námořní kabotáže provozované mimo jiné společností Laziomar více než tři roky po normálním skončení platnosti příslušných původních úmluv. Tyto úmluvy byly prodlouženy automaticky a na dobu neurčitou, což ostatním majitelům lodí ze Společenství znemožnilo soutěžit o zadání těchto zakázek.

(96) Itálie odpověděla na odůvodněné stanovisko dne 8. srpna 2012 a uvedla, že oznámení o zahájení zadávacího řízení pro výběr společností, které budou pověřeny plněním smluv o veřejných službách, byla nebo budou zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*. Konkrétně pro společnost Laziomar bylo oznámení odesláno ke zveřejnění dne 1. srpna 2012.

(97) Dne 14. ledna 2014 se společnost CLN stala novým vlastníkem společnosti Laziomar a podepsala desetiletou smlouvu o veřejných službách týkající se spojení s Pontinskými ostrovy.

(98) Dopisem ze dne 15. července 2016 informovala Itálie Komisi, že privatizace všech společností bývalé skupiny Tirrenia byla dokončena. Dne 8. prosince 2016 se Komise rozhodla řízení o nesplnění povinnosti ukončit.

3. **DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ**

3.1. **Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Laziomar a Itálií** ([38])

3.1.1. *Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a existence podpory*

(99) Ve svém rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že vymezení závazku veřejné služby včetně původních úmluv se všemi společnostmi bývalé skupiny Tirrenia není dostatečně jasné, a Komisi tudíž neumožňuje dospět s konečnou platností k závěru, zda obsahuje zjevné chyby. V té době Komise zejména neměla úplnou představu o skutečných závazcích uložených s ohledem na provozování tras mimo jiné v rámci Pontinských ostrovů v porovnání se službami, jež na týchž trasách nabízejí konkurenti.

(100) Komise zastávala předběžně názor, že je splněna druhá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark ([39]), neboť parametry, jež jsou základem výpočtu vyrovnávací platby, byly stanoveny předem a splňovaly požadavky na transparentnost. Komise zejména uvedla že tyto parametry jsou popsány v původních úmluvách (pro vyrovnávací platbu za rok 2009) a v rozhodnutí výboru CIPE (pro vyrovnávací platbu od roku 2010).

([37]) Třebaže k formálnímu převodu vlastnictví společností Tirrenia, Toremar a Siremar došlo až v roce 2012.

([38]) Rozhodnutí z roku 2011 obsahuje důvody pro zahájení řízení mimo jiné v souvislosti s podporou vyplacenou šesti společnostem bývalé skupiny Tirrenia na základě původních úmluv. V době přijetí rozhodnutí z roku 2011 (5. října 2011) byly služby námořní dopravy na trasách v rámci Pontinských ostrovů právě převedeny ze společnosti Caremar na společnost Laziomar (1. června 2011). Ačkoli se rozhodnutí z roku 2011 výslovně nevztahuje na společnost Laziomar, předběžné posouzení původní úmluvy týkající se dotčených tras provedené Komisí se vztahuje i na společnost Laziomar jako nového provozovatele těchto tras.

([39]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

(101) Komise však měla za to, že třetí podmínka rozsudku ve věci Altmark není splněna a že provozovatelům mohla být za plnění úkolů veřejné služby poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba. Komise zejména vyjádřila pochybnosti o přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené společnostem bývalé skupiny Tirrenia od roku 2009 vzhledem k chybějícímu jasnému vymezení povinností uložených těmto společnostem. Obdobně vyjádřila Komise pochybnosti ohledně toho, zda riziková přirážka ve výši 6,5 %, která se uplatňuje od roku 2010, odráží náležitou úroveň rizika, jelikož na první pohled se nezdálo, že by provozovatelé převzali rizika, jež jsou obvykle spojena s poskytováním těchto služeb.

(102) Komise rovněž dospěla předběžně k závěru, že není splněna čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark, jelikož prodloužení původních úmluv nebylo předmětem zadávacího řízení. Komise mimoto poznamenala, že neobdržela žádné důkazy dokládající tvrzení, že provozovatelé skutečně poskytovali dotyčné služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

(103) V rozhodnutí z roku 2011 proto Komise dospěla k předběžnému závěru, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, která byla provozovatelům vyplacena během období prodloužení původních úmluv, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Kromě toho měla Komise za to, že by se tato podpora měla pokládat za novou podporu.

3.1.2. *Slučitelnost*

(104) V rozhodnutí z roku 2011 zastávala Komise předběžně názor, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby za období 2009–2011 nespadá do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([40]) ani rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([41]). Komise proto toto opatření posoudila přímo podle čl. 106 odst. 2 SFEU a vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny platné podmínky slučitelnosti.

(105) V rozhodnutí z roku 2012 Komise uvedla, že dne 31. ledna 2012 vstoupil v platnost nový balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu sestávající z rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([42]) a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([43]). Komise však zastávala předběžně názor, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby na základě prodloužení původních úmluv nemůže být pokládána za slučitelnou s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(106) Zákon z roku 2010 prodloužil platnost původní úmluvy od 30. září 2010 do konce procesu privatizace. Vyrovnávací platby, které společnost Laziomar obdržela od 1. června 2011 do doby své privatizace, proto nebylo možné posoudit na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

3.2. **Privatizace společnosti Laziomar**

(107) V rozhodnutí z roku 2012 vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda zadávací řízení týkající se prodeje společnosti Laziomar bylo dostatečně transparentní a bezpodmínečné, aby zajistilo prodej za tržní cenu.

(108) Komise se domnívala, že určité podmínky uložené v rámci privatizace mohly omezit počet uchazečů a/nebo ovlivnit kupní cenu. Komise zopakovala svou zavedenou praxi v případě prodeje aktiv podniků ve vlastnictví státu (nebo v tomto případě prodeje přičitatelného státu): aspekty jiné než hospodářské povahy, které by soukromý prodávající nebral v úvahu, jako jsou důvody veřejného pořádku a požadavky v oblasti zaměstnanosti nebo regionálního rozvoje, naznačují existenci státní podpory, pokud potenciálnímu nabyvateli ukládají obtížné povinnosti, a mohou tudíž snížit kupní cenu.

([40]) Rozhodnutí Komisen 2005/842/EC ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67–73).

([41]) Rámec Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4).

([42]) Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

([43]) Sdělení Komise: Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby.

(109) Komise se rovněž domnívala, že takzvané finanční požadavky stanovené v oznámení o zahájení zadávacího řízení týkajícího se společnosti Laziomar ve skutečnosti zadávací řízení narušily tím, že potenciální uchazeče omezily na stávající námořní společnosti, neboť v tomto případě byla na prodej nabídnuta samotná společnost pověřená plněním smlouvy o veřejných službách ([44]).

(110) Podobně se Komise domnívala, že technické nabídky byly posuzovány s mnohem větší vahou než ekonomické nabídky (viz 62. bod odůvodnění), když cenu podílů stanovily orgány veřejné správy.

(111) Z výše uvedených důvodů dospěla Komise předběžně k závěru, že proces privatizace společnosti Laziomar nebyl dostatečně transparentní a bezpodmínečný, aby sám o sobě zajistil prodej za tržní cenu a vyšší cenu za podíly. Komise proto v uvedené fázi nemohla vyloučit hospodářské zvýhodnění nabyvatele.

(112) Komise na základě informací, které měla k dispozici v okamžiku přijetí svého rozhodnutí z roku 2012, dospěla také k závěru, že by případná podpora, která mohla být poskytnuta v procesu privatizace, byla neslučitelná.

3.3. **Nová smlouva o službách mezi regionem Lazio a společností Laziomar**

3.3.1. *Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark, existence podpory a slučitelnost*

(113) V rozhodnutí z roku 2012 dospěla Komise předběžně k závěru, že vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Laziomar nesplňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a proto představuje podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise dospěla k tomuto závěru vzhledem k tomu, že: (i) přinejmenším na určitých trasách provozovaných společností Laziomar byli přítomni konkurenti, kteří zjevně poskytovali obdobné služby, a nebyly dostupné dostačující informace, které by Komisi umožnily určit, zda služba obecného hospodářského zájmu odráží skutečnou potřebu veřejné služby, kterou nemohou uspokojit pouze tržní síly; (ii) výpočet vyrovnávací platby podle rozhodnutí výboru CIPE zjevně vedl k tomu, že provozovateli byla za poskytování veřejné služby poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba, a to z týchž důvodů, jaké byly uvedeny v rozhodnutí z roku 2011, a iii) čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark nebylo zřejmě splněno, protože veřejná služba byla předmětem zadávacího řízení s podmínkou, že úspěšný uchazeč nabude celou společnost Laziomar. Komise dospěla k závěru, že pokud by smlouva o veřejných službách byla předmětem zadávacího řízení bez povinnosti nabytí, znamenalo by to nižší náklady pro územně správní celek.

3.3.2. *Slučitelnost*

(114) Pokud jde o slučitelnost vyrovnávací platby vyplacené společnosti Laziomar, Komise konstatovala, že na základě informací poskytnutých italskými orgány se rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nezdá být použitelné. Komise v každém případě nemohla vyvodit závěry ohledně použití rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, protože v této fázi nebyla předložena podepsaná smlouva. Komise neobdržela žádné informace (např. o počtu cestujících přepravených během dvou účetních období předcházejících pověření), které by jí umožnily přezkoumat zbývající podmínky slučitelnosti stanovené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise tedy posoudila podporu na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, dospěla však k závěru, že má pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny podmínky slučitelnosti stanovené ve zmíněném rámci, a vyzvala Itálii, aby slučitelnost prokázala.

3.4. **Přednost v přístavu**

(115) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že jelikož přednost v přístavu není zpoplatněna, představuje opatření regulativní výhodu, která nezahrnuje převod státních prostředků, a nelze ji proto považovat za státní podporu. Alternativně měla Komise za to, že pokud by byla přednost v přístavu zpoplatněna, nevedlo by to v případě, že společnost Laziomar poskytuje skutečné služby obecného hospodářského zájmu a tato přednost je poskytnuta pouze v souvislosti s trasami, na něž se vztahuje služba obecného hospodářského zájmu, k dodatečné hospodářské výhodě, jelikož tato přednost by byla spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu. Komise však vyzvala Itálii a třetí strany aby v této souvislosti poskytly bližší informace.

([44]) Ve výzvě k podání nabídek bylo požadováno, aby celkový obrat potenciálních uchazečů v odvětví námořní dopravy za poslední tři roky nebyl nižší než 60 milionů EUR.

(116) Jelikož měla Komise pochybnosti ohledně oprávněnosti služby obecného hospodářského zájmu, nemohla dospět k závěru v otázce slučitelnosti opatření pro případ, že by se jednalo o podporu.

3.5. **Opatření stanovená zákonem z roku 2010**

(117) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že všechna opatření stanovená zákonem z roku 2010 představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Laziomar. Mezi ně patří: 1) možné využití finančních prostředků určených na modernizaci plavidel pro účely likvidity; 2) osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace a 3) možné využití prostředků z fondu FAS. Komise Itálii vyzvala, aby objasnila, zda a jak bylo každé z těchto opatření nezbytné k poskytování veřejné služby.

(118) Komise také předběžně dospěla k závěru, že tato opatření pravděpodobně představují provozní podporu snižující náklady, které by společnost Laziomar a ostatní společnosti bývalé skupiny Tirrenia musely jinak nést samy, a tato opatření by se proto měla považovat za neslučitelná s vnitřním trhem.

4. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

4.1. **K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí**

(119) Itálie poskytla seznam tras (podložených příslušnou právní dokumentací) provozovaných společností Caremar a následně společností Laziomar, na něž se vztahují závazky veřejné služby, včetně sezónní četnosti a jízdních řádů, konkurenčního prostředí a důvodů vedoucích k uložení závazků veřejné služby.

(120) Pokud jde o existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu, Itálie poznamenala, že výše uvedené závazky veřejné služby byly stanoveny za účelem zachování územní kontinuity a spojení mezi pevninou a ostrovy a za účelem zajištění dodávek zboží, včetně zvláštního zboží, nezbytného pro řádné poskytování veřejných a sociálních služeb na ostrovech. Tato služba přispívá také k hospodářskému rozvoji ostrovů a současně zaručuje naplnění základních potřeb mobility komunit na ostrovech v průběhu celého roku a zajišťuje dodržování ústavního práva na územní kontinuitu ([45]).

(121) Pokud jde o konkurenční prostředí, Itálie poskytla informace, podle nichž je společnost Laziomar jediným provozovatelem, který spojení zajišťuje celoročně, zatímco na některých trasách existovala konkurence pouze během hlavní sezóny. Vzhledem k tomu se Itálie domnívá, že služby nabízené společností Laziomar nelze nahradit a že záruky územní kontinuity by nebylo možné dosáhnout pouze tržními silami.

4.2. **K privatizaci společnosti Laziomar**

4.2.1. *K prodejní ceně společnosti Laziomar*

(122) Podle Itálie privatizace společnosti Laziomar zahrnovala převod celého základního kapitálu společnosti prostřednictvím veřejného zadávacího řízení zahájeného regionem Lazio. Toto řízení zahrnovalo rovněž souběžné zadání veřejných služeb námořní dopravy v rámci Pontinských ostrovů na dobu deseti let za účelem zachování územní kontinuity.

(123) Region Lazio zadal provedení posouzení nezávislým odborníkem (viz 66. a 67. bod odůvodnění) za účelem posouzení právních a ekonomických aspektů prodeje společnosti Laziomar. Podle Itálie toto posouzení jasně a výstižně vymezuje postupy pro určení tržní hodnoty základního kapitálu společnosti Laziomar.

([45]) Podle Itálie je územní kontinuita základním požadavkem zejména pro ostrov Ponza, který je vzdálen přibližně 27 námořních mil od města Terracina a 36 námořních mil od města Anzio a má méně než 3 400 obyvatel. Itálie se domnívá, že podobná úvaha by se měla týkat i ostrova Ventotene, který má méně než 800 obyvatel.

4.2.2. *K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení*

(124) Itálie zdůrazňuje, že řízení byla provedena podle kritérií zadávacího řízení, která plně respektovala zásady transparentnosti a nediskriminace. Tvrdila, že sedm stran, které postoupily do další fáze zadávacího řízení, obdrželo příslušné informace nezbytné k předložení svých nabídek, včetně pravidel zadávacího řízení a příslušných příloh, smlouvy o službách a příslušných příloh a smlouvy o převodu akcií a příslušných příloh.

(125) Itálie rovněž uvádí, že region Lazio vypustil z oznámení o zahájení zadávacího řízení požadavky na finanční způsobilost, které by umožnily účast v řízení pouze společnostem lodní dopravy (viz 109. bod odůvodnění). Aby byla umožněna co nejširší účast v zadávacím řízení, bylo v oznámení o zahájení zadávacího řízení výslovně povoleno, aby se uchazeči účastnili také společně formou dočasných seskupení soutěžitelů, konsorcií nebo evropských hospodářských zájmových sdružení.

(126) Pokud jde o pochybnosti Komise ohledně skutečnosti, že technické nabídky měly výrazně vyšší váhu než ekonomické nabídky (70, resp. 30 bodů), Itálie odkazuje na rozhodnutí Státní rady č. 782/2017 ze dne 30. března 2017 ([46]), v němž se uvádí, že zadavatel musí při uplatňování tohoto kritéria „zdůraznit kvalitativní prvky nabídky a určit taková kritéria, která zajistí účinné konkurenční srovnání po technické stránce. Za tímto účelem musí stanovit horní hranici ekonomického hodnocení, aby se zajistilo, že tento prvek nebude převažovat nad ostatními".

(127) Podle Itálie proto rozdílná váha umožnila uceleně posoudit kvalitativní prvky nabídky a odradit od přílišných úprav ceny směrem dolů, které by bylo obtížné udržet, aniž by utrpěla kvalita veřejné služby. Kromě toho umožnila regionu Lazio podstatnou úsporu nákladů, neboť úspěšný uchazeč získal zakázku na poskytování veřejné služby za vyrovnávací platbu o 10,8 % nižší, než byla základní cena (viz 75. bod odůvodnění).

4.3. **K souladu prodloužení původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s podmínkami stanovenými v rozsudku ve věci Altmark**

(128) Itálie tvrdí, že čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark jsou splněna jak ve vztahu k období 2011–2013, tak ve vztahu k období 2014–2024, a to z těchto důvodů:

— Komise v rozhodnutí z roku 2012 nezpochybnila první a druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark,

— pokud jde o třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark a pochybnosti vyjádřené Komisí v rozhodnutí z roku 2011 z důvodu, že riziková přirážka ve výši 6,5 % stanovená rozhodnutím výboru CIPE zřejmě neodráží náležitou úroveň rizika (206.–207. bod odůvodnění), Itálie odkazuje na rozhodnutí Komise ze dne 13. června 2017 týkající se rychlého námořního spojení pro osobní dopravu v Itálii mezi Messinou a Reggio Calabria, jehož metoda výpočtu založená na předpokládané míře návratnosti ve výši 8 %, nebyla zpochybněna ([47]). Zejména v posledně uvedeném případě Komise přijala míru návratnosti ve výši 8 % zahrnující rizikovou přirážku ve výši 6,5 % podle rozhodnutí výboru CIPE s ohledem na skutečnost, že zakázka nezahrnovala udělení výhradních práv, a další zvýšení o 1,5 % z důvodu krátké doby trvání smlouvy. Kromě toho Itálie s odkazem na novou smlouvu o veřejných službách uvádí, že případná opatření k obnovení hospodářské a finanční rovnováhy by mohla být uplatněna pouze v případě, že by se čisté příjmy změnily o více než 3 %, zatímco případné snížení pod 3 % by nesla společnost Laziomar. Tím se zamezí jakékoli případné nadměrné vyrovnávací platbě a

— Itálie se domnívá, že je splněno i čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, neboť zadání smlouvy o veřejných službách bylo předmětem transparentního a konkurenčního zadávacího řízení, které umožnilo vybrat uchazeče schopného poskytovat služby za nejnižší možnou cenu. Pokud jde o spojení nové smlouvy o službách s privatizací společnosti Laziomar, Itálie tvrdí, že částka stanovená v zadávacím řízení pro prodej společnosti Laziomar představuje pouze přibližně 1,4 % celkové částky stanovené pro veřejnou službu (tj. celková vyrovnávací platba ve výši 127 520 740 EUR na desetileté smluvní období). Nezdá se tedy, že by to mělo významný vliv na výsledek výběru uchazeče, pokud jde o náklady na službu.

([46]) Toto rozhodnutí bylo vydáno na žádost Ministerstva infrastruktury a dopravy ohledně návrhu legislativního nařízení „Doplňující a opravná ustanovení legislativního nařízení č. 50 ze dne 18. dubna 2016" (opravné nařízení k zákonu o veřejných zakázkách).

([47]) SA.42710, služba obecného hospodářského zájmu – Rychlé námořní spojení pro osobní dopravu mezi Messinou a Reggio Calabria.

4.4. **K přednosti v přístavu**

(129) Itálie tvrdí, že přednost v přístavu (viz 83. bod odůvodnění) je odůvodněna potřebou poskytovat veřejnou službu a že společnost Laziomar nemá žádnou ekonomickou výhodu, která by zároveň znamenala ztrátu státních prostředků.

(130) Podle Itálie platí všichni provozovatelé trajektové dopravy přístavním orgánům řádné poplatky za kotviště. Itálie také tvrdí, že se tato přednost v přístavu vztahovala pouze na trasy v rámci veřejné služby a že společnost Laziomar za tuto přednost v přístavu neplatila a neplatí žádný dodatečný poplatek, jelikož by jí přístavy poskytly pro kotvení sloty první volby i v případě, že by neexistovala formální přednost v přístavu, z důvodu jejího poslání veřejné služby.

4.5. **K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010**

(131) Obdobně, pokud jde o opatření stanovená v zákoně z roku 2010 (viz 84., 85. a 86. bod odůvodnění), Itálie tvrdí, že společnost Laziomar nebyla příjemcem těchto opatření ani z nich neměla ani v budoucnu nebude mít prospěch.

(132) V této souvislosti Itálie tvrdí, že společnost Caremar, která v té době provozovala trasy námořní kabotáže v rámci Pontinských ostrovů, byla příjemcem a skutečně využila finanční prostředky již přidělené zákonem č. 102/2009. Konkrétně bylo společnosti Caremar přiděleno 1 410 000 EUR na úpravu dvou plavidel, která byla následně bezplatně převedena na společnost Laziomar (Quirino a Tetide). Podle tvrzení tyto prostředky nebyly použity pro účely likvidity.

(133) Co se týká osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace, Itálie tvrdí, že pokud jde o daň z příjmu právnických osob, opatření se neuplatnilo, neboť se převod společností Caremar, Saremar a Toremar na regiony uskutečnil bezplatně. Jelikož tedy nebylo poskytnuto žádné protiplnění, nepoužije se ustanovení čl. 86 odst. 1 písm. a) konsolidovaného zákona o daních z příjmu pro případ úplatného převodu aktiv. Pokud jde o DPH, Itálie uvádí, že převody společností Caremar, Saremar a Toremar představují transakce, které jsou osvobozeny od DPH podle čl. 10 odst. 1 bodu 4 nařízení prezidenta republiky č. 633 ze dne 26. října 1972. Pokud jde o jiné nepřímé daně než DPH, Itálie zdůraznila, že účelem osvobození stanoveného v zákoně z roku 2010 bylo administrativní zjednodušení. Z daňového hlediska lze jeho účinky považovat za zanedbatelné a ve vztahu k daním, které jsou uplatňovány paušálně, mají jen malý dopad. To se týká zejména registračního poplatku (168 EUR za listinu), poplatku za zápis do katastru nemovitostí a do registru zástav (168 EUR za každý zápis) a kolkovného (14,62 EUR za čtyři strany).

(134) Pokud jde o prostředky z fondu FAS, Itálie tvrdí, že společnost Laziomar nezískala žádnou výhodu. Itálie rovněž objasnila, že prostředky z fondu FAS nebyly použity k poskytnutí dodatečné vyrovnávací platby společnostem bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Laziomar. Uvedené prostředky byly naopak poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společnostem bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto rozpočtové prostředky nepostačují. Itálie uvádí, že ustanovení čl. 1 odst. 5-ter nařízení s mocí zákona č. 125/2010 umožnilo regionům využít prostředky z fondu FAS k (částečnému) financování řádné vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, a tudíž k zajištění kontinuity služeb námořní dopravy. Kromě toho Itálie objasnila, že podle článku 26 nařízení s mocí zákona č. 185/2008 bylo skupině Tirrenia přiděleno 65 milionů EUR za každý rok v letech 2009, 2010 a 2011 a 195 milionů EUR pak bylo čerpáno z prostředků fondu FAS. Tyto prostředky byly následně převedeny na účet Ministerstva dopravy za účelem vyplácení vyrovnávací platby za závazek veřejné služby společnostem bývalé skupiny Tirrenia (Tirrenia, Siremar, Caremar (v té době), Toremar a Saremar). Toto opatření se proto údajně týkalo pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby.

4.6. **K pravidlům pro výpočet vyrovnávací platby za období 2011–2019 a k rizikové přirážce ve výši 6,5 % stanovené rozhodnutím výboru CIPE z roku 2010**

(135) Itálie tvrdí, že až do 14. ledna 2014 byly parametry používané pro výpočet vyrovnávací platby vyplácené společnosti Laziomar stanoveny rozhodnutím výboru CIPE. Od 15. ledna 2014 je vyrovnávací platba stanovena ve smlouvě o veřejných službách na základě metodiky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE a rovněž s přihlédnutím k ekonomické nabídce předložené společností CLN jakožto nabyvatelem společnosti Laziomar v rámci zadávacího řízení.

(136) Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto zjednodušit výpočet použitím sazby ve výši 6,5 % jako paušální míry návratnosti kapitálu. Tento zjednodušený přístup se používal během doby prodloužení původní úmluvy a uplatňuje se i v rámci nové smlouvy o veřejných službách se společností Laziomar.

(137) Podle Itálie je navíc paušální míra návratnosti kapitálu ve výši 6,5 % považována za přiměřenou, protože vyrovnávací mechanismus stanovený v článku 25 smlouvy (viz 78. bod odůvodnění) je uplatňován velmi přísně. Tento mechanismus (revize ročního cenového stropu) by se navíc nemohl použít v případech, kdy příjemce, jako je Laziomar, dostává nedostatečnou vyrovnávací platbu.

(138) V tabulce 5 Itálie uvádí prvky, které byly vzaty v úvahu při výpočtu rizikové přirážky pro společnost Laziomar v období 2011–2019:

Tabulka 5

Návratnost investovaného kapitálu společnosti Laziomar za období 2011–2019

(v tisících EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hmotná a nehmotná dlouhodobá aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zásoby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pohledávky za zákazníky a pohledávky z obchodního styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Závazky vůči dodavatelům	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý investovaný kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Návratnost kapitálu (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **K souladu nové smlouvy o veřejných službách s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011**

(139) Ačkoli se Itálie domnívala, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená společnosti Laziomar v rámci nové smlouvy o veřejných službách nepředstavuje státní podporu, rovněž vysvětlila, proč by toto opatření bylo v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, pokud by podporu představovalo.

(140) Itálie ve své odpovědi tvrdí, že použitelné je rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 i rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, neboť uzavření smlouvy o veřejných službách bylo vyžadováno článkem 19-ter zákona z roku 2009 a nařízením regionu Lazio.

(141) Itálie poskytla údaje za roky 2012 a 2013, z nichž vyplývá, že průměrný roční počet cestujících na žádné z dotčených tras během dvou účetních období předcházejících roku, v němž byla společnost Laziomar pověřena službou obecného hospodářského zájmu, nepřekročil hranici 300 000 cestujících uvedenou v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (tj. 240 430 cestujících v roce 2012 a 254 167 cestujících v roce 2013).

4.8. **K souladu nové smlouvy o veřejných službách s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011**

(142) Itálie tvrdí, že veřejná služba, kterou byla společnost Laziomar pověřena, představuje skutečnou službu obecného hospodářského zájmu na základě pověřovacího aktu, tj. smlouvy o službách, která obsahuje a popisuje obsah a dobu trvání závazků veřejné služby, dotčené území, mechanismus vyrovnávací platby a parametry pro výpočet vyrovnávací platby.

(143) Kromě toho podle Itálie vyrovnávací platba nepřekračuje částku nezbytnou k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby, protože výše vyrovnávací platby byla stanovena v rámci zadávacího řízení na základě kritérií stanovených v rozhodnutí výboru CIPE, přičemž smlouva stanoví systém kontroly, aby se zabránilo nadměrné vyrovnávací platbě.

(144) Obdobně, pokud jde o míru návratnosti, Itálie odkazuje na rozhodnutí Komise ze dne 13. června 2017 (ve věci SA.42710) (viz 128. bod odůvodnění), v němž Komise nezpochybnila míru návratnosti vyšší než 6,5 % (ve výši 8 %).

5. **POSOUZENÍ**

5.1. **Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU**

(145) V čl. 107 odst. 1 SFEU se stanoví, že „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem“.

(146) Musí být současně splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Aby tedy bylo možné stanovit, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je nutné ověřit, zda byly splněny všechny výše uvedené podmínky. Finanční podpora zejména musí:

(a) být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků;

(b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

(c) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením a

(d) ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(147) Komise podotýká, že přednost v přístavu, která se vztahuje pouze na trasy v rámci veřejné služby, je neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Laziomar a jejím nabyvatelem, společností CLN. Toto opatření proto bude posouzeno společně s příslušnou vyrovnávací platbou za závazek veřejné služby poskytovanou těmto společnostem (viz oddíly 5.1.1 a 5.1.2).

(148) Komise rovněž poznamenává, že nová smlouva o veřejných službách mezi Itálií a společností Laziomar by měla být posouzena společně s privatizací společnosti Laziomar. Toto společné posouzení je vhodné, neboť Itálie v podstatě uspořádala zadávací řízení, jehož cílem bylo zadat novou smlouvu o veřejných službách a po jehož ukončení by úspěšný uchazeč musel nabýt celý základní kapitál společnosti Laziomar za účelem plnění závazků veřejné služby stanovených v uvedené smlouvě o veřejných službách.

5.1.1. *Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Laziomar a Itálií*

5.1.1.1. Státní prostředky

(149) Společnost Laziomar byla Itálií pověřena provozováním námořních tras popsaných v původní úmluvě, která byla později prodloužena. Původní úmluva byla uzavřena státem a výsledná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby pro společnost Laziomar je vyplácena státem z jeho rozpočtu. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená společnosti Laziomar je proto přičitatelná státu a je poskytována ze státních prostředků.

(150) Komise bere na vědomí, že podle Itálie platí všichni provozovatelé trajektové dopravy za kotvení příslušným přístavním orgánům řádné poplatky, společnost Laziomar však neuhradila žádný dodatečný poplatek za přednost v přístavu. Komise se nicméně domnívá, že se Itálie mohla v zásadě rozhodnout, že za přednost v přístavu uloží dodatečný poplatek, a protože tak neučinila, přišla o státní příjmy. Jelikož je přednost v přístavu dána zákonem (viz 83. bod odůvodnění), lze ji přičíst státu.

5.1.1.2. Selektivita

(151) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být selektivní. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby týkající se poskytování dotyčných služeb námořní dopravy je poskytována pouze společnosti Laziomar, a je tudíž selektivní. Jelikož přednost v přístavu byla přiznána pouze společnostem bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Laziomar), je rovněž selektivní.

5.1.1.3. Hospodářská výhoda

(152) Komise připomíná, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby ve prospěch určité společnosti nemusí za určitých přesně vymezených podmínek představovat hospodářskou výhodu.

(153) V rozsudku ve věci Altmark ([48]) Soudní dvůr zejména uvedl, že jestliže má být státní zásah považován za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky–příjemci za účelem plnění závazků veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům, nespadá takový zásah do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.

(154) Soudní dvůr však také objasnil, že aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora, musí být splněna všechna čtyři kumulativní kritéria (dále jen „kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark“), která jsou shrnuta níže:

— podnik–příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),

— parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),

— vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),

— není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

(155) Komise upřesnila způsob uplatňování kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) ([49]).

(156) Jelikož musí být současně splněna všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, nesplnění jednoho z těchto kritérií vede Komisi k závěru, že posuzované opatření poskytuje příjemci hospodářskou výhodu. Komise posoudí nejprve dodržení čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark.

(157) Podle čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark musí vyrovnávací platba představovat nezbytné minimum, aby se nepovažovala za státní podporu. Má se za to, že toto kritérium je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vybrán ve veřejném zadávacím řízení, jež umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo alternativně, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů správně řízeného podniku.

([48]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

([49]) Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

(158) U žádného prodloužení původní úmluvy v období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014 nebyla společnost Laziomar vybrána na základě veřejného zadávacího řízení. Itálie pouze prodloužila již platný systém, a tím existujícímu provozovateli umožnila i nadále přijímat vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby.

(159) Itálie mimoto neposkytla Komisi žádné údaje o tom, že úroveň vyrovnávací platby byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(160) Komise proto vyvozuje závěr, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark nebylo v daném případě splněno.

(161) Jelikož v daném případě nejsou splněny všechny čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za provozování námořních tras po prodloužení původní úmluvy poskytla společnosti Laziomar hospodářskou výhodu.

(162) Co se týká přednosti v přístavu, Komise v prvé řadě připomíná, že italský orgán pro hospodářskou soutěž (AGCM) nejméně dvakrát usuzoval, že toto opatření má ekonomickou hodnotu ([50]). Společnost Laziomar však za přednost v přístavu neplatí žádný poplatek (viz 130. bod odůvodnění). Komise dále podotýká, že přednost v přístavu může přinejmenším teoreticky snížit náklady provozovatele (např. z toho důvodu, že zaručené kotvení by mohlo zkrátit dobu čekání v přístavech, a tudíž vést k nižším nákladům na palivo) nebo zvýšit jeho příjmy (např. díky tomu, že určité časy mohou přilákat větší poptávku ze strany cestujících). Pokud přednost v přístavu umožňuje rychlejší kotvení, mohou uživatelé trajektové dopravy skutečně upřednostnit provozovatele trajektu, který má z tohoto opatření prospěch. I kdyby se tyto účinky projevily pouze v omezených případech nebo byly relativně malé, může přednost v přístavu pro společnost Laziomar přesto představovat hospodářskou výhodu.

5.1.1.4. Vliv na hospodářskou soutěž a obchod

(163) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ([51]). Postačuje, aby příjemce podpory soutěžil s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřené hospodářské soutěži ([52]).

(164) V daném případě soutěží příjemce s ostatními podniky poskytujícími služby námořní dopravy v Unii, zejména od okamžiku, kdy vstoupila v platnost nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ([53]) a nařízení o námořní kabotáži, jež liberalizovala trh mezinárodní námořní dopravy resp. trh námořní kabotáže. Skutečnost, že na některých trasách byla společnost Laziomar v té době jediným provozovatelem, neznamená, že jiní (mezinárodní) provozovatelé nemohli mít zájem nabízet podobné služby námořní dopravy. Vyrovnávací platba za provozování námořních tras ve smyslu prodloužení původní úmluvy proto může ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Z týchž důvodů tento závěr platí i pro přednost v přístavu.

5.1.1.5. Závěr

(165) Jelikož jsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, vyvozuje Komise závěr, že jak vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená na základě následného prodlužování původní úmluvy, tak přednost v přístavu v případě tras v rámci veřejné služby představují státní podporu pro společnost Laziomar.

([50]) Rozhodnutí (EU) 2020/1412 (265. bod odůvodnění).

([51]) Viz zejména věc Philip Morris v. Komise, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; věc Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; věc Itálie v. Komise, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

([52]) Věc Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1).

5.1.1.6. Nová nebo existující podpora

(166) Komise především uvádí, že vyrovnávací platba vyplácená společnosti Caremar (v té době) za plnění závazků veřejné služby námořní dopravy do konce roku 2008 nebude v tomto rozhodnutí posuzována. Posouzení této vyrovnávací platby a toho, zda ji lze považovat za existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, je předmětem samostatného rozhodnutí Komise ([54]).

(167) Podle čl. 1 písm. c) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([55]) se „novou podporou" rozumí „každá podpora, což znamená režimy podpory a jednotlivá podpora, která není existující podporou, včetně změn existující podpory". Kromě toho podle čl. 108 odst. 3 SFEU se stanoví, že Komise musí být včas informována o záměrech spočívajících v zavedení nových podpor nebo ve změně podpor stávajících a zamýšlená opatření nemohou být provedena předtím, než je řízení ukončeno vydáním konečného rozhodnutí ([56]). V souladu se stanoviskem evropských soudů ([57]) se Komise domnívá, že změna (tj. prodloužení) doby trvání režimu podpor s jednoznačně stanoveným datem ukončení platnosti (tj. 31. prosinec 2008) postačuje k tomu, aby se jednalo o novou podporu bez ohledu na to, zda se změnily ostatní charakteristiky opatření, či nikoli.

(168) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že bez ohledu na to, zda se vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Caremar (v té době) do konce roku 2008 považuje za existující podporu ([58]), je třeba vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby vyplácenou společnosti Laziomar na základě následných prodloužení původní úmluvy pokládat za novou podporu. Tento závěr platí i pro přednost v přístavu.

5.1.2. *Zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené s částí podniku Laziomar*

(169) Aby mohla Komise určit, zda zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené s částí podniku Laziomar představuje pro společnost Laziomar a jejího nabyvatele výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí posoudit splnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark (viz 154. bod odůvodnění).

5.1.2.1. První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(170) Komise připomíná, že v právu Unie neexistuje jednotná a přesná definice služby, která může představovat službu obecného hospodářského zájmu, a to jak v rámci první podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, tak ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU ([59]). Bod 46 sdělení zní takto:

„Jestliže oblast existence služeb obecného hospodářského zájmu neupravují žádná zvláštní pravidla Unie, mají členské státy široké rozhodovací pravomoci při označení určité služby za službu obecného hospodářského zájmu a při poskytování vyrovnávací platby poskytovateli služby. Pravomoc Komise je v této souvislosti omezena na kontrolu skutečnosti, zda členský stát neučinil při vymezování služby jako služby obecného hospodářského zájmu zjevnou chybu, a na hodnocení státní podpory zahrnuté do vyrovnávací platby. Pokud existují zvláštní pravidla na úrovni Unie, rozhodovací pravomoci členských států jsou těmito pravidly dále vázány, aniž by tím byla dotčena povinnost Komise provádět hodnocení toho, zda byla služba obecného hospodářského zájmu správně vymezena pro účely kontroly v oblasti státní podpory."

(171) Vnitrostátní orgány tedy mohou určité služby považovat za služby v obecném zájmu a mohou se domnívat, že pro zajištění ochrany veřejného zájmu musí být provozovány v rámci závazku veřejné služby, pokud tržní síly nepostačují k tomu, aby zaručily poskytování těchto služeb na potřebné úrovni nebo za požadovaných podmínek.

(172) V oblasti kabotáže byla podrobná unijní pravidla upravující závazky veřejné služby stanovena v nařízení o námořní kabotáži a pro účely posouzení možné státní podpory pro podniky působící v námořní dopravě v pokynech Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (dále jen „pokyny pro námořní dopravu") ([60]).

([54]) Rozhodnutí (EU) 2020/1411.
([55]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).
([56]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 26. října 2016, DEI a Komise v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.
([57]) Spojené věci T-127/99, T-129/99 a T-148/99, Diputación Foral de Álava a další v. Komise, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.
([58]) Rozhodnutí (EU) 2020/1411.
([59]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. února 2008, BUPA a další v. Komise (T- 289/03, Sb. rozh. s. II-00081, bod 96). Viz také stanovisko generálního advokáta Tizzana ve věci C-53/00, Ferring (Sb. rozh. 2001, s. I-9069), a stanovisko generálního advokáta Jacobse ve věci C-126/01, GEMO SA (Sb. rozh. 2003, s. I-13769).
([60]) Sdělení Komise K(2004) 43, Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).

(173) V čl. 4 odst. 1 nařízení o námořní kabotáži se stanoví:

„Členský stát může uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy. Pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, činí tak na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství."

(174) V čl. 2 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži se stanoví, že zakázka na veřejné služby může zahrnovat: dopravní služby, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality, doplňkové dopravní služby, dopravní služby za daných přepravních sazeb a podmínek, zejména pro určité skupiny cestujících či na určitých trasách, přizpůsobení služeb skutečným potřebám.

(175) V souladu s oddílem 9 pokynů pro námořní dopravu „mohou být uloženy závazky veřejné služby nebo uzavřeny zakázky na veřejné služby podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92", tj. pravidelná doprava na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

(176) Z ustálené judikatury vyplývá, že závazky veřejné služby lze uložit pouze tehdy, je-li to odůvodněno potřebou zajistit přiměřené služby pravidelné námořní dopravy, které nemohou zajistit tržní síly samotné ([61]). Sdělení o výkladu nařízení o námořní kabotáži ([62]) potvrzuje, že „[u]rčit, které trasy vyžadují závazky veřejné služby, je v pravomoci členských států (včetně podle potřeby orgánů regionální a místní správy), a nikoli majitelů lodí. Závazky veřejné služby lze zvažovat zejména u pravidelně poskytovaných služeb ostrovní kabotáže v případě, že trh nedokáže poskytnout dostatečné služby". Kromě toho podle čl. 2 odst. 4. nařízení o námořní kabotáži se „závazky veřejné služby" rozumějí závazky, které by „daný majitel lodi sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek".

(177) V souladu s judikaturou ([63]) Komise za účelem kontroly, zda existuje skutečná potřeba veřejné služby a zda je tato služba nezbytná a přiměřená, a tudíž zda je splněno rovněž první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, posoudí:

(1) zda existovala poptávka uživatelů;

(2) zda tato poptávka nemohla být uspokojena tržními provozovateli v případě, že by povinnost nebyla uložena orgány veřejné moci (existence selhání trhu);

(3) zda k nápravě tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (méně narušující přístup).

(1) **Poptávka uživatelů**

(178) V daném případě byla společnost Laziomar pověřena poskytováním služeb osobní dopravy, služeb kombinované dopravy a služeb nákladní dopravy na linkách uvedených v tabulce 9. Závazky veřejné služby uložené společnosti Laziomar se týkaly obsluhovaných přístavů, typu a kapacity plavidel přidělených námořním spojením provozovaným v rámci režimu veřejné služby, četnosti služeb a maximálních sazeb, které mají být použity.

(179) Jak je vysvětleno ve 120. bodě odůvodnění, Itálie uložila závazky veřejné služby stanovené v nové úmluvě zejména s cílem: i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise se domnívá, že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu.

([61]) Viz věc Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, kterým se aktualizuje a opravuje sdělení o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), Brusel, COM(2014) 232 final ze dne 22.4.2014).

([63]) Viz věc SNCM v. Komise, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

(180) Historicky nebylo cílů sledovaných Itálií pouze prostřednictvím vzájemného působení tržních sil dosaženo. Přiměřenost těchto služeb byla vždy zajištěna prostřednictvím závazků veřejné služby uložených za tímto účelem společnostem bývalé skupiny Tirrenia a zakotvených v původních úmluvách. Komise uvádí, že dotyčné trasy byly většinou v nezměněné podobě provozovány po mnoho let, tj. nejméně od vstupu původní úmluvy v platnost. Itálie, a zejména dotyčné regionální orgány, se domnívaly, že tyto služby byly (a nadále jsou) nezbytné k uspokojení poptávky uživatelů.

(181) Pokud jde o trasy vyhrazené nákladní dopravě (neboli linky T3 a T4), Komise připomíná, že podle Tribunálu ([64]) nemusí dotyčná služba k tomu, aby se mohla považovat za službu obecného hospodářského zájmu, nutně představovat službu univerzální povahy v užším slova smyslu. Pojem univerzální služby neznamená, že dotčená služba musí uspokojovat potřebu společnou celé populaci nebo že musí být poskytována na celém území ([65]), nýbrž že slouží zájmům celé společnosti. Komise mimoto zastává názor, že právní předpisy Společenství nebrání členským státům v tom, aby v rámci své rozhodovací pravomoci oprávněně považovaly určité služby nákladní námořní dopravy do/z odlehlých oblastí za služby obecného hospodářského zájmu, pokud jsou dodrženy zásady stanovené v nařízení o námořní kabotáži.

(182) Itálie vysvětlila, že požadavky na veřejnou službu souvisejí se zvláštními zeměpisnými a socioekonomickými charakteristikami Pontinských ostrovů. V článku 1 smlouvy o službách se uvádí, že služby, jejichž poskytováním byla společnost Laziomar pověřena, jsou „[...] nezbytné pro zachování územní kontinuity s cílem zajistit dodávky zboží, včetně zvláštního zboží, nezbytného pro řádný provoz veřejných a sociálních služeb v rámci Pontinských ostrovů [...]“. Pokud jde o ostrov Ponza, je vzhledem ke vzdálenosti od pevniny (asi 27 námořních mil od města Terracina) a malému počtu obyvatel (asi 3 500) nezbytná územní kontinuita a dodávky zboží a zvláštního zboží. Obdobné úvahy platí i pro ostrov Ventotene (asi 31 námořních mil od města Terracina a asi 800 obyvatel). Pravidelnost těchto služeb nákladní dopravy během celého roku mimoto zajišťuje náležité zásobování obyvatel a společností na těchto ostrovech i mimo sezónu, kdy je poptávka ze strany turistů nízká. Tyto služby přispívají rovněž k hospodářskému rozvoji obou ostrovů, a to díky přepravě zboží a zvláštního zboží (například nebezpečného zboží, pevného komunálního odpadu) z pevniny a na pevninu.

(183) Pokud jde o osobní a kombinovanou dopravu, k prokázání skutečné poptávky po uvedených službách poskytla Itálie souhrnné statistické údaje, podle nichž společnost Laziomar v roce 2012 přepravila na kombinovaných trasách veřejné služby 240 430 cestujících a 13 228 vozidel v příslušných obdobích, na něž se vztahují závazky veřejné služby. Údaje za rok 2013 byly vyšší (tj. 254 167 cestujících a 16 927 vozidel). Z toho vyplývá, že v průběhu dvou let předcházejících pověření společnosti Laziomar závazky veřejné služby existovala silná agregovaná poptávka po službách námořní dopravy na dotčených trasách (pokud jde o statistické údaje o jednotlivých trasách v letech 2011–2013, viz 291. bod odůvodnění).

(184) Aby Itálie dále prokázala, že poptávka uživatelů zůstala v době, kdy společnost Laziomar zahájila svou činnost na základě nové smlouvy o veřejných službách, na všech trasách zachována, poskytla rovněž souhrnné statistické údaje až do konce roku 2019 (viz tabulky 6 až 8). Tyto údaje potvrzují, že poptávka uživatelů zůstala s mírnými odchylkami směrem nahoru nebo dolů zachována. Z analýzy statistických údajů pro jednotlivé trasy za každý rok až do konce roku 2019 v každém případě nevyplývá, že by poptávka uživatelů na konkrétních trasách zanikla.

Tabulka 6

Statistika cestujících za období 2014–2019

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka T3	Linka T4	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet cestujících
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 12. února 2008, BUPA a další v. Komise, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, bod 186.

([65]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 11. dubna 1989, Ahmed Saeed Flugreisen a další v. Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, C-66/86, ECLI:EU:C:1989:140, bod 55; rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998, Corsica Ferries France v. Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova a další, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, bod 45; rozsudek Tribunálu ze dne 15. června 2005, Olsen v. Komise, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, bod 186 a následující.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Tabulka 7

Statistika vozidel za období 2014–2019

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka T3	Linka T4	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet vozidel [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] Plavidla používaná na linkách T4, A1, A2 a A3 nemohou přepravovat vozidla.

Tabulka 8

Přepravené zboží v běžných metrech za období 2014–2019 [66]

Rok	Linka T3	Linka T4	Celkový počet běžných metrů
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) Komise se domnívá, že výše uvedené statistické údaje jednoznačně prokazují, že na každé z příslušných tras v rámci veřejné služby existuje skutečná poptávka po osobní, kombinované a nákladní dopravě. Lze tudíž vyvodit závěr, že tyto služby uspokojují skutečné potřeby veřejné služby a skutečnou poptávku uživatelů.

(2) **Existence selhání trhu**

(186) Podle bodu 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu „by nebylo vhodné spojit plnění konkrétních povinností veřejné služby s činností, která je již poskytována nebo může být poskytována – uspokojivě a za podmínek (jako například cena, objektivní údaje o kvalitě a přístup ke službám), jež jsou v souladu se státem vymezeným veřejným zájmem – podniky fungujícími za běžných tržních podmínek“ [67]. Komise proto musí přezkoumat, zda by služba byla nepřiměřená, pokud by její poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených členským státem v nové smlouvě o veřejných službách. Bod 48

[66] Ačkoli se nákladní doprava provozuje na většině linek, toto rozhodnutí poskytuje podrobné informace pouze o nákladní dopravě provozované na linkách T3 a T4, protože smlouva o veřejných službách je v obou případech definuje jako trasy pro nákladní dopravu zboží a zvláštního zboží.

[67] Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 71.

sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu uvádí, že „je posouzení Komise omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevné chyby“.

(187) Komise uvádí, že v období před podpisem nové smlouvy o veřejných službách se společností Laziomar nabízeli jiní provozovatelé služby trajektové dopravy na některých trasách, jež byly předmětem nové smlouvy o veřejných službách, třebaže nikoli nutně celoročně, se stejnou četností a pro stejný typ služby. Na základě situace v oblasti hospodářské soutěže před pověřením dne 15. ledna 2014 posoudí Komise u každé dotčené trasy, zda byly služby poskytované jinými provozovateli rovnocenné službám, jež musí poskytovat společnost Laziomar podle nové smlouvy o veřejných službách.

(188) V tabulce 9 je uvedena situace v oblasti hospodářské soutěže na každé z tras provozovaných společností Laziomar v okamžiku vydání pověřovacího aktu:

Tabulka 9

Situace v oblasti hospodářské soutěže na trasách provozovaných společností Laziomar

Trasa	Laziomar (spojení po celý rok)	Konkurenti
Formia–Ponza (linka T1)	Služba kombinované dopravy (cestující, vozidla a zboží)	Žádný
Formia–Ventotene (linka T2)	Služba kombinované dopravy (cestující, vozidla a zboží)	Žádný
Terracina–Ponza (linka T3) – nová trasa	Služby nákladní a kombinované dopravy s tímto průměrným počtem spojů: — Leden až březen a říjen až prosinec: čtyři spoje (týdně) – pouze služba nákladní dopravy — Duben a září: čtyři spoje (týdně) – pouze služba nákladní dopravy a čtyři spoje (týdně) – služba kombinované dopravy — Květen až srpen: pět spojů (týdně) – pouze služba nákladní dopravy a pět spojů (týdně) – služba kombinované dopravy	Navigazione Libera del Golfo (NLG), pouze služba osobní dopravy s tímto průměrným počtem spojů: — Duben až květen a září až říjen: tři spoje (týdně) — Červen až srpen: jeden nebo dva spoje (denně)
Terracina–Ventotene (linka T4) – nová trasa	Služba nákladní dopravy s tímto průměrným počtem spojů: — Leden až březen a říjen až prosinec: jeden spoj (týdně) — Duben a září: dva spoje (týdně) — Květen až srpen: pět spojů (týdně)	NLG pouze služba osobní dopravy (jako prodloužení linky T3) s jediným spojem týdně v červenci a srpnu
Anzio–Ponza (linka A1)	Služba osobní dopravy (křídlová loď) od června do září s jedním spojem denně a dvěma spoji v pátek, sobotu, neděli a o svátcích	Vetor, služba osobní dopravy s tímto průměrným počtem spojů: — Červen a červenec: dva nebo tři spoje v pracovní dny a čtyři nebo pět spojů o víkendech (denně, viz 192. bod odůvodnění) — Srpen: tři nebo čtyři spoje v pracovní dny a čtyři nebo pět spojů o víkendech (denně) — Září: jeden spoj (denně, viz 192. bod odůvodnění.)

Formia–Ponza (linka A2)	Služba osobní dopravy (křídlová loď)	Žádný
Formia–Ventotene (linka A3)	Služba osobní dopravy (křídlová loď)	Žádný

(189) Jak je jasně uvedeno v tabulce 9, Komise má za to, že služby nabízené společností Laziomar nejsou nahraditelné službami nabízenými konkurenty, neboť ti neplní nebo zcela neplní závazky veřejné služby stanovené v nové smlouvě o veřejných službách uzavřené se společností Laziomar. Na čtyřech ze sedmi tras však tuto službu nenabízí žádný jiný provozovatel než společnost Laziomar (linky T1, T2, A2 a A3). V důsledku toho jsou závazky veřejné služby stanovené ve smlouvě uzavřené se společností Laziomar týkající se provozování těchto tras odůvodněny skutečnou veřejnou potřebou zajistit územní kontinuitu, pokud ji nemůže zajistit pouze trh.

(190) Pokud jde o trasy, na kterých nabízejí služby i jiní provozovatelé (linky T3, T4 a A1), Komise se domnívá, že existují významné rozdíly, pokud jde o druh, pravidelnost, kapacitu a cenu nabízených služeb, a to z důvodů podrobně vysvětlených níže.

(191) Na linkách T3 a T4 provozuje společnost Laziomar celoroční dopravu, zatímco druhý provozovatel, NLG, nenabízí celoroční nepřetržitou službu ani stejnou frekvenci jako společnost Laziomar. Společnost Laziomar navíc nabízí kombinovanou nákladní dopravu (linka T3) a nákladní dopravu (linka T4) s využitím plavidla schopného přepravovat náklad, vozidla a až 400 cestujících, zatímco společnost NLG využívá vysokorychlostní plavidlo pouze pro osobní dopravu. V neposlední řadě je mezi oběma provozovateli výrazný cenový rozdíl. Na lince T3, na které oba provozovatelé přepravují cestující (na rozdíl od linky T4, která společnosti Laziomar slouží pro nákladní dopravu), je cena nabízená společností NLG zaměřena na odvětví cestovního ruchu (například jednosměrná jízdenka stojí 24 až 26 EUR pro dospělé a 13 až 15 EUR pro děti do 12 let). Naproti tomu služba společnosti Laziomar podléhá tarifním závazkům veřejné služby (např. jednosměrná jízdenka stojí 10 EUR pro dospělé a 5 EUR pro děti do 12 let) a uplatňuje se snížené jízdné pro rezidenty a dojíždějící osoby (jednosměrná jízdenka stojí přibližně 3,50 EUR). Bez služeb společnosti Laziomar by konkrétně na těchto trasách tedy nebyla naplněna potřeba veřejné služby týkající se pravidelného spojení mezi ostrovem a pevninou, protože společnost NLG by nebyla schopna poskytovat stejné služby a za stejných podmínek jako společnost Laziomar po celou dobu trvání smlouvy.

(192) Pokud jde o linku A1, společnost Laziomar i její konkurent Vetor provozují v letní sezóně (červen až září) pouze osobní dopravu. Itálie však poskytla informace, z nichž vyplývá, že služba společnosti Vetor je zaměřena především na odvětví cestovního ruchu a je poskytována za tržních podmínek. Ačkoli se podle jízdního řádu z roku 2013 (tj. rok před uzavřením pověřovacího aktu se společností Laziomar) uvedeného v tabulce 9 zdá, že společnost Vetor zajišťuje častější spoje než společnost Laziomar, Komise konstatuje, že ve skutečnosti služba nebyla poskytována nepřetržitě každý den. Služba nebyla poskytnuta zejména ve dnech 4., 5., 11. a 12. června 2013 a ve dnech 10.–12. a 16.–20. září 2013. Z informací poskytnutých Itálií vyplývá, že služba poskytovaná společností Vetor nezaručovala denní spojení na trase ani v následujících letech období pověření. Například v roce 2018 společnost Vetor neposkytovala služby ve dnech 5. a 6. června a 17. až 20. září. Obecně se tedy frekvence služby Vetor v jednotlivých měsících liší.

(193) Kromě toho se společnost Laziomar v rámci smlouvy o službách zavázala k poskytování veřejné služby i z hlediska její kontinuity a kvality. V případě, že společnost Laziomar neuskuteční plavbu bez ospravedlnitelných důvodů, uplatní se na ni sankce a odpovídající snížení jízdného. Závazek kvality navíc vyžaduje, aby společnost Laziomar splňovala přesné minimální standardy, mimo jiné pokud jde o spolehlivost, hygienické podmínky a cestovní pohodlí. Naproti tomu společnost Vetor, na kterou se závazek veřejné služby nevztahuje, nemusí při poskytování služby dodržovat vysoké standardy kvality. Kromě toho, pokud jde o přepravní kapacitu, může plavidlo společnosti Laziomar pojmout maximálně 300 cestujících ve srovnání s přibližně 150 cestujícími, které může přepravit křídlová loď společnosti Vetor.

(194) V neposlední řadě je mezi oběma provozovateli výrazný cenový rozdíl. Cena, kterou společnost Vetor nabízí, je zaměřena především na odvětví cestovního ruchu (např. jednosměrná jízdenka stojí 36 EUR pro dospělé, přičemž o víkendech se zvyšuje na 46 EUR, a 18 EUR pro děti do 12 let), zatímco cena nabízená rezidentům je 23 EUR. Společnost Vetor může rovněž stanovit cenu jízdenek podle vlastního uvážení a odpovídajícím způsobem ji upravit na čistě obchodním základě. Naproti tomu služba společnosti Laziomar podléhá tarifním závazkům veřejné služby (např. jednosměrná jízdenka stojí 23,40 EUR pro dospělé a 11,70 EUR pro děti do 12 let) a uplatňuje se snížené jízdné pro rezidenty a dojíždějící osoby (např. jednosměrná jízda stojí pouze 7 EUR). Bez služeb společnosti

Laziomar by konkrétně na této trase nebyla naplněna potřeba veřejné služby týkající se pravidelného spojení mezi ostrovem a pevninou za přijatelné ceny, protože společnost Vetor by nebyla schopna poskytovat stejné služby a za stejných podmínek jako společnost Laziomar po celou dobu trvání smlouvy.

(195) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že v okamžiku pověření společnosti Laziomar nepostačovaly samotné tržní síly k uspokojení potřeb veřejné služby. Na řadě tras byla společnost Laziomar jediným provozovatelem, zatímco na ostatních trasách nebyly služby poskytované konkurenty v rámci Pontinských ostrovů rovnocenné z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a ceny, a neuspokojovaly proto v plném rozsahu závazky veřejné služby stanovené v nové smlouvě o službách uzavřené se společností Laziomar.

(3) **Méně narušující přístup**

(196) Komise uvádí, že se Itálie rozhodla uzavřít smlouvu o veřejných službách pouze s jedním provozovatelem (společností Laziomar) namísto uložení závazků veřejné služby všem provozovatelům, kteří projevili zájem obsluhovat dotyčné trasy. Na základě informací poskytnutých Itálií Komise uznává, že poptávku uživatelů by nebylo možné bez uložení závazků veřejné služby uspokojit (viz 180. bod odůvodnění). Na řadě tras je společnost Laziomar jediným provozovatelem, a pokud tomu tak není, nabídka ostatních provozovatelů nesplňuje (všechny) požadavky týkající se pravidelnosti, kontinuity, kapacity a ceny. Provozování většiny tras, zejména mimo sezónu, je ztrátové, takže bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by pravděpodobně nebyly tyto trasy provozovány vůbec. Komise mimoto bere na vědomí tvrzení Itálie, že volba smlouvy o veřejných službách byla nezbytná i s ohledem na privatizaci společnosti Siremar. Itálie konkrétně tvrdí, že uspořádání zadávacího řízení pro společnost Laziomar a spojení tohoto řízení s novou smlouvou o veřejných službách umožnilo: i) zajistit kontinuitu veřejné služby námořní dopravy a ii) maximalizovat hodnotu pro stát. Z těchto důvodů Komise souhlasila s tím (viz 89. bod odůvodnění), aby Itálie uspořádala zadávací řízení na část podniku Laziomar ve spojení s novou smlouvou o veřejných službách. Komise přitom rovněž uznala (a opakuje v tomto rozhodnutí), že se Itálie nemohla spoléhat na závazky veřejné služby vztahující se na všechny provozovatele a raději uzavřela smlouvu o veřejných službách pouze se společností Laziomar.

Závěr

(197) Na základě výše uvedeného posouzení vyvozuje Komise závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení služeb svěřených společnosti Laziomar jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí z roku 2012, byly tudíž rozptýleny.

(198) Aby však bylo možno dospět k závěru, že je splněno první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, musí Komise ověřit, zda byla společnost Laziomar pověřena závazky veřejné služby, které jsou jasně definovány. Komise v této souvislosti podotýká, že závazky veřejné služby jsou jednoznačně popsány v nové smlouvě o veřejných službách a jejích přílohách (jež obsahují například specifikace plavidel pro každou trasu). Pravidla upravující vyrovnávací platbu jsou obdobně podrobně stanovena v nové smlouvě o veřejných službách, v zákoně z roku 2009 a v rozhodnutí výboru CIPE. Nová smlouva o veřejných službách má rovněž jasně stanovenou dobu platnosti (deset let), určuje společnost Laziomar jako provozovatele veřejné služby a obsahuje ustanovení k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby (viz také 215. bod odůvodnění). Komise proto dospěla k závěru, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

Přednost v přístavu

(199) V čl. 19-ter odst. 21 zákona z roku 2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společnostem bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Tirrenia). Pokud by společnosti pověřené závazky veřejné služby neměly v přístavu přednost, je možné, že by (někdy) musely před dokováním čekat, což by způsobilo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Jelikož v nové smlouvě o veřejných službách jsou v případě tras v rámci veřejné služby uloženy konkrétní povinnosti týkající se časů odjezdu, pomáhá přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby dodržet uložené závazky veřejné služby. Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Laziomar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu (viz 197. bod odůvodnění). Itálie rovněž potvrdila, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v rámci režimu veřejné služby. Přednost v přístavu proto rovněž splňuje první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

5.1.2.2. Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(200) Komise připomíná, že v rozhodnutí z roku 2012 (viz 205. bod odůvodnění) předběžně dospěla k závěru, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

(201) Komise v této souvislosti uvádí, že parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, byly stanoveny předem a splňují požadavky na transparentnost v souladu s druhým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark.

(202) Konkrétně parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, jsou podrobně vysvětleny v rozhodnutí výboru CIPE a byly použity v rámci nové smlouvy o veřejných službách (a jejích přílohách), zatímco maximální částky vyrovnávací platby jsou stanoveny v zákoně z roku 2009. V rozhodnutí výboru CIPE je podrobně popsán způsob výpočtu vyrovnávací platby, včetně například nákladových položek, k nimž se přihlíží. Jelikož přednost v přístavu nezahrnuje finanční kompenzaci pro společnost Laziomar, má Komise za to, že toto opatření splňuje druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(203) Komise proto vyvozuje závěr, že druhá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark je splněna.

5.1.2.3. Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(204) Podle třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark nemůže vyrovnávací platba obdržená za plnění závazků veřejné služby přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příjmům, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků.

(205) Rozsudek ve věci Altmark však neobsahuje přesnou definici přiměřeného zisku. Podle sdělení o službách obecného hospodářského zájmu by se mělo mít za to, že přiměřeným ziskem se rozumí míra návratnosti kapitálu, kterou by požadoval průměrný podnik zvažující, zda bude – s přihlédnutím k úrovni rizika – službu obecného hospodářského zájmu poskytovat po celou dobu trvání pověření. Úroveň rizika závisí na dotčeném odvětví, typu služby a charakteru mechanismu vyrovnávací platby.

(206) V rozhodnutí z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené od roku 2014 společnostem bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Laziomar. Zejména pokud jde o vyrovnávací platbu vyplácenou od roku 2010, měla Komise předběžně za to, že pevná riziková přirážka ve výši 6,5 % neodráží náležitou úroveň rizika, neboť na první pohled se nezdá, že by společnost Laziomar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb. Nákladové položky zohledněné při výpočtu vyrovnávací platby zahrnují konkrétně veškeré náklady související s poskytováním služby a jsou rovněž zohledněny změny, například pokud jde o ceny paliva. Komise se proto v této fázi domnívala, že společnost Laziomar mohla obdržet nadměrnou vyrovnávací platbu.

(207) Komise podotýká, že některé aspekty způsobu výpočtu vyrovnávací platby stanovené v nové smlouvě o veřejných službách patrně snižují obchodní riziko pro společnost Laziomar. Zejména maximální výše jízdného, kterou může společnost Laziomar uplatnit, se každoročně upravuje tak, aby se zohlednila inflace a rozdíly v indexu spotřebitelských cen. Nová smlouva o veřejných službách mimoto obsahuje určitá ustanovení (viz 78. bod odůvodnění), která mají zaručit ekonomicko-finanční rovnováhu veřejné služby. Zejména v případě, kdy vyrovnávací platba za závazek veřejné služby nepostačuje k pokrytí nákladů na služby svěřené podle nové smlouvy o veřejných službách, umožňují tato ustanovení přezkum: i) systému jízdného; ii) úrovně nabízených veřejných služeb; iii) úrovně ročního cenového stropu a iv) kapitálových dotací na investice.

(208) Podle článku 25 smlouvy může společnost Laziomar v případě odchylky ekonomicko-finanční rovnováhy předložit regionu Lazio návrh na obnovení rovnováhy. Tento návrh je poté zaslán technickému výboru odpovědnému za správu smlouvy.

(209) Ačkoli se zdá, že tato záchranná opatření snižují obchodní riziko, které nese společnost Laziomar, Komise se domnívá, že společnost je i nadále vystavena riziku, že vyrovnávací platba nebude stačit k pokrytí provozních nákladů služby. Návrh na obnovení rovnováhy nemusí být vždy přijat, neboť region Lazio se v této věci musí vyjádřit a přijmout rozhodnutí po obdržení stanoviska technického výboru do 90 dnů od předložení žádosti společností Laziomar. Dokud není přijato rozhodnutí, musí společnost Laziomar pokračovat v provozování veřejné služby beze změn. Jak tvrdí Itálie, má tento mechanismus skutečně složité a velmi přísné použití, takže společnost Laziomar této možnosti zatím nevyužila.

(210) Komise rovněž poznamenává, že vyrovnávací příspěvek se nevztahuje na všechny kategorie nákladů. Zejména podle článku 25 smlouvy o veřejných službách nese náklady související s neefektivností řízení, finanční náklady, případné zvýšení jednotkových osobních nákladů v souvislosti s plněním pracovněprávních povinností a náklady související s obchodní politikou uplatňovanou společností Laziomar sama společnost Laziomar. Společnost Laziomar je proto i nadále motivována, aby své služby poskytovala efektivně a s nejnižšími možnými náklady pro územně správní celek.

(211) Jak je uvedeno ve 48. až 52. bodě odůvodnění, rozhodnutí výboru CIPE předpokládá, že se riziková přirážka ve výši 6,5 % bude používat ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce váženého průměru nákladů kapitálu (WACC). V praxi však bylo těchto 6,5 % použito jako paušální míra návratnosti kapitálu (viz také 136. bod odůvodnění).

(212) V této souvislosti, bez ohledu na výši vyrovnávací platby, na kterou by měla společnost Laziomar nárok, nemůže společnost Laziomar s přihlédnutím k rizikové přirážce ve výši 6,5 % nikdy obdržet částku vyšší, než je maximální částka stanovená smlouvou o veřejných službách (viz 76. bod odůvodnění). V souladu s odstavcem 47 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 Komise posoudí, zda existovala nadměrná vyrovnávací platba, a to pro celé období trvání smlouvy. Jak je uvedeno v tabulce 10, z údajů za období 2014–2019 vyplývá, že skutečně obdržená vyrovnávací platba za závazek veřejné služby (s výjimkou částek za roky 2016 a 2018, které byly v každém případě nižší než strop dohodnutý ve smlouvě, tj. 13 524 536 EUR) nepostačovala k pokrytí čistých nákladů na službu (tj. 80 173 862 EUR vyplacených při čistých nákladech 80 397 000 EUR), a to ani před zohledněním 6,5% rizikové přirážky (tj. 1 928 000 EUR). V podstatě za období 2014–2019 obdržela společnost Laziomar přibližně o 2 150 000 EUR méně, než byla způsobilá částka (tj. 82 325 000 EUR (způsobilá vyrovnávací platba) mínus 80 173 862 EUR (skutečná vyrovnávací platba)), vypočtená podle metodiky, která zahrnuje návratnost kapitálu ve výši 6,5 %. To znamená, že společnost Laziomar v praxi neobdržela částku vypočtenou jako návratnost kapitálu. Návratnost kapitálu společnosti Laziomar za celé období (až do roku 2019) byla ve skutečnosti nulová, namísto 6,5 %, jež Itálie původně předpokládala ([68]). Tyto údaje potvrzují, že ustanovení o obnovení rovnováhy obsažená v čl. 25 smlouvy nechrání společnost Laziomar před všemi riziky souvisejícími s provozováním veřejné služby.

Tabulka 10

Čisté náklady na veřejnou službu provozovanou společností Laziomar v období 2014–2019

(EUR)

Laziomar: závazek veřejné služby	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Celkový součet
Příjmy celkem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Náklady celkem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Celková výše vyrovnávací platby, kterou společnost Laziomar obdržela v období 2014–2019, je nižší než čisté náklady vynaložené na poskytování veřejné služby, bez přihlédnutí k návratnosti kapitálu.

= Čisté náklady veřejné služby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Návratnost kapitálu (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Způsobilá vyrovnávací platba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Skutečná vyrovnávací platba	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Nadměrná/ nedosta-tečná vyrovnávací platba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138

(213) Pokud jde o úroveň přiměřeného zisku, v průběhu formálního šetření (viz 136. bod odůvodnění) Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto o zjednodušení výpočtu použitím sazby ve výši 6,5 % jako paušální míry návratnosti kapitálu. Itálie se domnívá, že její zjednodušený přístup je konzervativní a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby společnosti Laziomar, než jaká byla stanovena podle rozhodnutí výboru CIPE.

(214) Komise v této souvislosti porovnala návratnost investovaného kapitálu ve výši 6,5 %, která byla uplatněna u společnosti Laziomar, se střední hodnotou návratnosti, jíž dosáhla referenční skupina v roce 2013 (rok před pověřením společnosti Laziomar). Referenční skupina sestává z vybraných provozovatelů trajektové dopravy, kteří nabízeli námořní spojení v rámci Itálie nebo mezi Itálií a jinými členskými státy ([69]). Z analýzy vyplývá, že návratnost kapitálu dosažená společností Laziomar je obdobná jako střední návratnost, jíž dosáhly společnosti referenční skupiny. Toto srovnání dokládá, že v roce předcházejícím pověření společnosti Laziomar nebyla návratnost kapitálu ve výši 6,5 % nepřiměřená.

(215) Komise dále hodnotí kladně, že nová smlouva o veřejných službách vyžaduje, aby společnost Laziomar zasílala Ministerstvu infrastruktury a dopravy každý rok provozní účty (v rozdělení podle tras a potvrzené nezávislým auditorem), aby mohlo ministerstvo ověřit, zda nejsou poskytovány nadměrné vyrovnávací platby. To poskytuje další záruku, která má zajistit, že společnost Laziomar nemůže mít prospěch z případné nadměrné vyrovnávací platby. Itálie předložila tyto provozní účty za období 2014–2019, aby mohla Komise provést výpočty uvedené v tabulce 10.

(216) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti Laziomar nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí nákladů na plnění závazků veřejné služby, se zohledněním příslušných příjmů a přiměřeného zisku. Komise se konkrétně domnívá, že rizikovou přirážku ve výši 6,5 %, která se předpokládá v rozhodnutí výboru CIPE, je třeba posoudit ve spojení s maximální výší vyrovnávací platby, která je stanovena ve smlouvě o veřejných službách. Z tohoto pohledu lze mít za to, že návratnost kapitálu, kterou mohla společnost Laziomar předběžně očekávat, byla v souladu s riziky, jimž byla vystavena při provozování veřejných služeb podle smlouvy o veřejných službách. Pochybnosti Komise ohledně splnění třetí podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou proto rozptýleny.

(217) Pokud jde o přednost v přístavu a případnou nadměrnou kompenzaci, která by z ní mohla vyplývat, Komise poznamenává, že pokud by takové opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy provozovatele veřejné služby, tyto účinky by se plně odrazily ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Analýza Komise (viz 212. bod odůvodnění) potvrdila, že v období 2014–2019 neobdržela společnost Laziomar žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu. Komise proto vyvozuje závěr, že rovněž přednost v přístavu splňuje třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

([69]) To se týká zejména společností Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV a Caronte & Tourist. Z referenční skupiny byly vyloučeny ostatní společnosti bývalé skupiny Tirrenia (např. Caremar, CIN, Siremar).

5.1.2.4. Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(218) Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark se má za splněné, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vybrán v rámci veřejného zadávacího řízení, které umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby obecného hospodářského zájmu za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo alternativně, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů správně řízeného podniku.

(219) Podle bodu 63 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je nejjednodušším způsobem, jak mohou veřejné orgány splnit čtvrté kritérium judikatury Altmark, použít transparentní a nediskriminační postup zadávání veřejných zakázek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ([70]) a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ([71]).

(220) Komise podotýká, že v daném případě bylo zadávací řízení zahájeno předtím, než vstoupily v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ([72]) (která se vztahuje na veřejné zakázky zadané za účelem provozování služeb námořní dopravy) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ([73]). V té době ještě platily směrnice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Směrnice 2004/17/ES se však nevztahuje na služby námořní dopravy, které provozuje společnost Laziomar. Článek 5 směrnice 2004/17/ES objasňuje, že do její působnosti jsou zahrnuty pouze služby v oblasti veřejné železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, lanové a autobusové dopravy.

(221) Veřejné zakázky zadávané veřejnými zadavateli v rámci jejich činností v oblasti služeb námořní, pobřežní nebo říční dopravy však spadají do oblasti působnosti směrnice 2004/18/ES, a to ve smyslu 20. bodu odůvodnění této směrnice. V příloze II B této směrnice jsou však uvedeny také služby vodní dopravy, z čehož vyplývá ([74]), že se na ně vztahují pouze ustanovení článku 23 a čl. 35 odst. 4. To znamená, že podle směrnice 2004/18/ES se na veřejnou zakázku na služby námořní dopravy vztahují pouze povinnosti týkající se technických specifikací (článek 23) a povinnost zveřejnit oznámení o zadání zakázky (po zadání zakázky, a tudíž na konci, a nikoli na začátku zadávacího řízení: čl. 35 odst. 4). Všechna ostatní pravidla uložená směrnicí 2004/18/ES, včetně způsobu zveřejňování oznámení (čl. 36 odst. 1) a ustanovení o kritériích pro výběr (články 45 až 52), se na veřejné zakázky na služby námořní dopravy nevztahují.

(222) Kromě toho se směrnice 2004/18/ES každopádně nevztahuje na koncese na služby, jak jsou definovány v čl. 1 odst. 4 ([75]). Komise uvádí, že koncese na služby (a veřejné zakázky), u nichž existuje určitý přeshraniční zájem, však podléhají i nadále obecným zásadám Smlouvy týkajícím se transparentnosti, nediskriminace a rovného zacházení.

(223) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že se směrnice 2004/18/ES může použít pouze v případě veřejné zakázky, nikoli však jedná-li se o koncesi na služby. Jelikož se daný případ týká služeb vodní dopravy, které jsou předmětem smlouvy o veřejných službách, jsou navíc použitelná pouze některá ustanovení uvedené směrnice. Komise se v této souvislosti domnívá, že se k prokázání souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark nemůže opřít pouze o dodržení směrnic o zadávání veřejných zakázek. Z tohoto důvodu Komise níže posoudí, zda zadávací řízení, které Itálie použila, bylo soutěžní, transparentní,

([70]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1).

([71]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).

([72]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

([73]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

([74]) Podle článku 21 směrnice 2004/18/ES.

([75]) Čl. 1 odst. 4 směrnice 2004/18 zní: *„Koncese na služby" je smlouva stejného druhu jako veřejná zakázka na služby s tou výjimkou, že protiplnění za poskytnutí služeb spočívá buď výhradně v právu využívat služby, nebo v tomto právu společně s platbou.*

nediskriminační a bezpodmínečné. Za účelem tohoto posouzení bude Komise vycházet z pokynů obsažených ve sdělení o pojmu státní podpora ([76]) (zejména v bodě 89 a následujících) a ve svém sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (zejména v bodě 63 a následujících).

Soutěžní a transparentní povaha zadávacího řízení

(224) Bod 90 sdělení o pojmu státní podpora upřesňuje, že zadávací řízení musí být soutěžní ([77]), aby se ho mohli zúčastnit všichni kvalifikovaní uchazeči, kteří projeví zájem. Podle bodu 91 uvedeného sdělení musí být řízení dále transparentní, aby v každé fázi nabídkového řízení mohli být všichni zainteresovaní uchazeči stejně a řádně informováni. V tomto bodě je také zdůrazněno, že rozhodujícími prvky transparentního výběrového řízení jsou dostupnost informací, dostatečný čas, který mají zainteresovaní uchazeči k dispozici, a jednoznačnost kritérií pro výběr a zadání, a uvádí se v něm, že zadávací řízení musí být dostatečně zveřejněné, aby ho mohli vzít na vědomí všichni potenciální uchazeči.

(225) V daném případě byla výzva k vyjádření zájmu zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*, v Úředním věstníku Italské republiky, ve čtyřech italských celostátních a místních novinách a na internetových stránkách regionu Lazio (viz 58. bod odůvodnění). Tato výzva vybízela všechny subjekty, které mohou „zajistit kontinuitu služby námořní dopravy“, aby vyjádřily svůj zájem, a neukládala žádné další podmínky. Potenciálním uchazečům byl rovněž poskytnut dostatek času na to, aby mohli uspokojivě vyjádřit svůj zájem, a mohli se tak zúčastnit dalších fází řízení. Komise se proto domnívá, že záměr regionu Lazio prodat společnost Laziomar a zadat zakázku na veřejné služby byl rozsáhle oznámen tak, aby byli osloveni všichni možní uchazeči.

(226) Kromě toho musí být uchazečům poskytnuty všechny dokumenty a informace nezbytné pro jejich účast v zadávacím řízení, aby mohli řádně posoudit podnik nabídnutý k prodeji. Tyto informace musí být potenciálním uchazečům zpřístupněny transparentním a nediskriminačním způsobem, aby všichni účastníci, kteří o to projeví zájem, měli rovný přístup k příslušným informacím.

(227) Zaprvé ve výzvě k vyjádření zájmu bylo zmíněno, že uchazeči musí být schopni „zajistit kontinuitu služby námořní dopravy“. To bylo jediné kritérium pro výběr, které Itálie použila k rozhodnutí o tom, zda se budou moci zainteresované strany zúčastnit zadávacího řízení, či nikoli. Ačkoli výzva neupřesňovala, jak mohou uchazeči prokázat splnění tohoto požadavku, standardně to znamenalo, že lze použít jakýkoli způsob dokazování ([78]). Komise se domnívá, že toto kritérium pro výběr bylo všem uchazečům, kteří projevili zájem, jasné a že i vzhledem ke sledovanému cíli bylo odůvodněné.

(228) Zadruhé zákon z roku 2009 zúčastněným stranám objasnil, že na konci zadávacího řízení bude uzavřena nová úmluva / nová smlouva o veřejných službách a že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby byla stanovena v maximální výši 10 030 606 EUR ročně. Kromě toho výzva k vyjádření zájmu uváděla, že cílem je prodat část podniku Laziomar za pevnou cenu ve výši 2 272 000 EUR. Jak potvrdila Itálie, sedmi stranám, které postoupily do další fáze zadávacího řízení, byly zpřístupněny veškeré příslušné informace ohledně rozsahu prodeje, včetně návrhu smlouvy o veřejných službách, která bude uzavřena mezi nabyvatelem a Itálií. To těmto stranám umožnilo rozhodnout se, zda podají nabídku, a pokud ano, v jaké výši. Na tomto základě se Komise domnívá, že z výzvy k vyjádření zájmu bylo dostatečně zřejmé, že se prodej týká části podniku Laziomar spojené s novou smlouvou o veřejných službách. Poté, co strany vyjádřily zájem, jim byl umožněn přístup ke všem potřebným informacím, aby mohly rozhodnout o případné nabídce.

([76]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

([77]) Ve sdělení o pojmu státní podpora Komise uvádí, že v souvislosti se státní podporou činí soudy Unie často odkaz na „otevřené“ výběrové řízení. Použitím slova „otevřené“ nicméně není učiněn odkaz na zvláštní řízení podle směrnic o zadávání veřejných zakázek. Komise má tedy za to, že se z tohoto důvodu jeví slovo „soutěžní“ jako vhodnější. Ve svém sdělení Komise rovněž poznamenává, že nemá za cíl odchýlit se od hmotněprávních podmínek stanovených judikaturou.

([78]) Jak je navíc objasněno výše (viz 221. bod odůvodnění), na toto oznámení o zahájení zadávacího řízení se nevztahovalo ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES. Itálie proto neměla povinnost uvést ve výzvě kritéria pro výběr.

(229) Zatřetí má Komise za to, že výzva k vyjádření zájmu přilákala podstatný počet potenciálních uchazečů. Sedm společností, které byly pozvány do další fáze zadávacího řízení, pak obdrželo od regionu Lazio podrobné informace týkající se řízení. Kromě toho se v souladu s ustanoveními směrnice 2004/18/ES zdá, že Itálie neměla v oznámení o zahájení zadávacího řízení povinnost poskytnout další informace o zakázce, která má být zadána, kromě pouhé zmínky o pokračování v poskytování veřejné služby a odkazu na právní předpisy upravující tuto službu (viz 221. bod odůvodnění).

(230) Začtvrté výzva obsahovala minimální informace potřebné k vyjádření zájmu (tj. pokračování veřejné služby) a nemohla vést k vyloučení provozovatelů námořní dopravy, kteří by jinak měli zájem. Byly to orgány odpovědné za plánování, které se rozhodly zajistit kontinuitu veřejné služby a propojení Pontinských ostrovů s pevninou. Jak bylo vysvětleno výše, tato podmínka byla předem oznámena všem potenciálním provozovatelům, kteří projevili zájem o účast v zadávacím řízení. Komise se proto domnívá, že Itálie v této fázi neměla žádnou kontrolu nad potenciálními uchazeči, což dokazuje, že záměrem orgánů odpovědných za plánování nebylo selektivně zvýhodnit některé potenciální uchazeče při zadávání zakázky na veřejnou službu a majetku části podniku Laziomar zahrnutím závazku pokračovat ve veřejné službě. Komise rovněž konstatuje, že veškeré relevantní informace o kritériích výběru a dalším vývoji řízení byly uvedeny ve výzvě zaslané sedmi stranám, které postoupily do fáze podávání nabídek.

(231) V rozhodnutí z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti ohledně některých finančních požadavků nabídky (viz 109. bod odůvodnění), které byly uchazečům vedle standardních podmínek v oblasti kvality v každém případě stanovených jako závazek veřejné služby uloženy na základě smlouvy o veřejných službách. Komise rovněž pochybovala, že by tyto požadavky mohly být přijaty v situaci, jako je tato, kdy byla k prodeji nabídnuta celá společnost.

(232) V průběhu šetření však Komise obdržela informace, které jí umožnily některé výhrady stáhnout. Itálie zejména odstranila ze zadávacího řízení finanční požadavky (tj. předem stanovené objemy obratu v odvětví námořní dopravy), které by umožnily účast v zadávacím řízení pouze společnostem lodní dopravy (viz 125. bod odůvodnění). Komise poznamenává, že mezi společnostmi, které projevily zájem o účast v zadávacím řízení, byla i společnost Carpoint Motorsport S.p.A., která podle veřejně dostupných informací působí v oblasti maloobchodního a velkoobchodního prodeje vozidel (viz 61. bod odůvodnění).

(233) Komise rovněž vítá iniciativu regionu Lazio zaměřenou na podporu co nejširší účasti v řízení tím, že umožní uchazečům účastnit se společně prostřednictvím dočasných seskupení soutěžitelů, konsorcií nebo evropských hospodářských zájmových sdružení (viz 60. bod odůvodnění).

(234) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že celkově bylo zadávací řízení soutěžní a transparentní. Zejména záměr regionu Lazio prodat část podniku Laziomar a uzavřít s úspěšným uchazečem novou smlouvu o veřejných službách na dobu deseti let byl rozsáhle zveřejněn tak, aby byli osloveni všichni možní uchazeči na příslušném regionálním nebo mezinárodním trhu. Komise rovněž konstatuje, že v daném okamžiku mohli potenciální uchazeči snadno vyjádřit svůj zájem a nemuseli se v této fázi k ničemu zavázat. Pokud mohly strany prokázat, že splňují jediné kritérium pro výběr spočívající v zajištění kontinuity služby, byly jim poté poskytnuty všechny potřebné informace a čas na to, aby se mohly rozhodnout, zda chtějí nabídku na část podniku Laziomar podat a v jaké výši. Komise se z těchto důvodů domnívá, že její pochybnosti ohledně nedostatečné transparentnosti zadávacího řízení kvůli možným nedostatkům ve výzvě k vyjádření zájmu jsou rozptýleny.

Nediskriminační povaha zadávacího řízení

(235) V bodě 92 sdělení o pojmu státní podpora je vyzdviženo, že nezbytnými podmínkami pro zajištění toho, aby byla dotčená transakce v souladu s tržními podmínkami, jsou nediskriminační zacházení se všemi uchazeči ve všech fázích řízení a objektivní kritéria pro výběr a zadání stanovená před řízením. V tomto bodě je rovněž upřesněno, že aby bylo zaručeno rovné zacházení, měla by kritéria pro zadání zakázky umožnit objektivní porovnání nabídek a jejich objektivní posouzení.

(236) Jak je uvedeno výše (viz 227. bod odůvodnění), výzva k vyjádření zájmu obsahovala pouze jednu podmínku, a sice že uchazeči musí být schopni „zajistit kontinuitu služby námořní dopravy“. Všech osm stran, které odpověděly na výzvu a projevily zájem, si této povinnosti bylo vědomo. Komise se domnívá, že tato podmínka byla objektivní a byla všem zúčastněným stranám ve výzvě k vyjádření zájmu dostatečně objasněna.

(237) Z osmi uchazečů, kteří projevili zájem a postoupili do další fáze zadávacího řízení, bylo sedm vyzváno k podání nabídky, přičemž všichni obdrželi stejné informace (viz 61. bod odůvodnění).

(238) Pochybnosti Komise vyjádřené v rozhodnutí z roku 2011 ohledně skutečnosti, že výzva k vyjádření zájmu nemusela být dostatečně nediskriminační, jsou tedy rozptýleny. Všechny strany byly v jednotlivých fázích zadávacího řízení informovány správně a stejně, což jim umožnilo podat nabídku, přičemž si byly plně vědomy postupu a požadavků. Komise se také domnívá, že kritérium pro zadání zakázky umožnilo objektivní porovnání a posouzení nabídek.

Poskytování služeb za nejmenších nákladů pro územně správní celek

(239) V bodě 65 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je dále uvedeno, že z judikatury Soudního dvora vyplývá, že postup zadávání veřejných zakázek vylučuje existenci státní podpory pouze za předpokladu, že umožňuje výběr zájemce schopného poskytovat tyto služby za „nejmenších nákladů pro územně správní celek“.

(240) V tomto případě byla předmětem zadávacího řízení nová smlouva o veřejných službách spojená s částí podniku Laziomar, nikoli pouze smlouva o veřejných službách. Itálie stanovila, že cena za prodej části podniku Laziomar je pevná (na základě ocenění nezávislým znalcem) a není k jednání, zatímco u smlouvy o službách si Itálie zvolila hospodářsky nejvýhodnější nabídku s hodnocením 30 bodů za cenu a 70 bodů za technická kritéria (viz 62. bod odůvodnění).

(241) Pokud jde o použití hospodářsky nejvýhodnější nabídky, bod 67 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu uvádí, že „hospodářsky nejvýhodnější nabídka“ je rovněž považována za dostatečnou (vedle „nejnižší ceny“) ke splnění čtvrtého kritéria rozsudku ve věci Altmark „[…] za předpokladu, že zadávací kritéria […] jsou úzce spjata s předmětem poskytované služby a pokud umožňují, aby hospodářsky nejvýhodnější nabídka odpovídala tržní hodnotě“ ([79]).

(242) Komise uvádí, že Itálie přikládala význam výběru provozovatele, který by s přihlédnutím k určitým požadavkům poskytoval službu v souladu s technickými standardy a na vysoce kvalitní úrovni. Pokud jde o rozdělení maximálního počtu bodů za technickou nabídku (70 bodů) a ekonomickou nabídku (30 bodů) pro zadání zakázky na základě kritéria hospodářsky nejvýhodnější nabídky, Itálie s odkazem na stanovisko vyjádřené italskou Státní radou (viz 126. bod odůvodnění) poukazuje na význam kvalitativních prvků nabídky jako prostředku, který má zabránit nadměrným revizím ceny směrem dolů, které by bylo obtížné udržet bez snížení kvality poskytované veřejné služby. Itálie zároveň tvrdí, že toto rozdělení umožnilo získat lepší cenu za službu (viz 127. bod odůvodnění).

(243) Výzva k předkládání nabídek obsahovala všechny informace nezbytné pro vypracování finančních a technických nabídek. Pokud jde zejména o technickou nabídku, sedm provozovatelů námořní dopravy vyzvaných k podání nabídky muselo poskytnout podrobné informace o způsobu řízení a podmínkách, které budou dodržovat po celou dobu pověření. Provozovatelé museli prokázat zejména následující: (i) iniciativy zaměřené na zlepšení řízení (např. průkaz služeb, marketingová a komunikační politika, e-marketingový plán, optimalizace lidských zdrojů a plavidel – 10 bodů); (ii) ustanovení pro obnovu loďstva (např. vývoj průměrného stáří loďstva, dodržování minimálních funkčních vlastností plavidel, jako jsou velikost, pohodlí, rychlost, bezpečnostní systém atd. – 40 bodů) a (iii) přidělení plavidel k doplnění stávající flotily (předložení technických charakteristik každého plavidla (včetně linky), které provozovatel hodlá využít k poskytování služeb – 20 bodů). Tyto požadavky zjevně úzce souvisejí s poskytováním služby námořní dopravy, které poskytují přidanou hodnotu. Komise se proto domnívá, že využití hospodářsky nejvýhodnější nabídky pro dotčenou službu spojenou s prodejem části podniku Laziomar umožnilo Itálii vytvořit účinnou hospodářskou soutěž a získat službu s nejvyšší možnou hodnotou za nejmenších nákladů pro územně správní celek. V tomto ohledu Komise bere na vědomí skutečnost, že roční odměna poskytnutá

([79]) Viz rovněž bod 96 sdělení o pojmu státní podpora.

společnosti CLN za poskytování služby námořní dopravy byla mnohem nižší než maximální roční výše vyrovnávací platby navržená regionem Lazio na začátku zadávacího řízení (viz 75. bod odůvodnění).

(244) Pokud jde zejména o spojení služby s prodejem části podniku Laziomar, Komise v rozhodnutí z roku 2012 předběžně dospěla k závěru, že uspořádání zadávacího řízení na novou smlouvu o veřejných službách bez povinnosti převzít plavidla Laziomar nezbytná pro poskytování veřejné služby by mělo za následek nižší náklady pro územně správní celek.

(245) Komise již dříve dospěla k závěru, že zadávací řízení bylo dostatečně transparentní a nediskriminační, aby umožňovalo účast co největšího počtu potenciálních uchazečů. Po rozsáhlém zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu odpovědělo kladně osm provozovatelů námořní dopravy a sedm z nich postoupilo do fáze podávání nabídek. Veškeré relevantní informace o zadávacím řízení byly uvedeny ve výzvě zaslané sedmi provozovatelům.

(246) Po fázi vyjádření zájmu byla předložena konkurenční nabídka (CLN), kterou region Lazio vyhodnotil s ohledem na příslušné technické a finanční charakteristiky.

(247) Podmínka týkající se povinného zajištění kontinuity veřejné služby a spojení aktiv se závazky veřejné služby spolu vzájemně souvisí. Jelikož byl prodej společnosti Laziomar spojen s novou smlouvou o veřejných službách, nabyvatel CLN je automaticky povinen zajistit kontinuitu veřejné služby a získává přednost v přístavu. Komise se domnívá, že spojení části podniku Laziomar s novou smlouvou o veřejných službách a poskytnutí přednosti v přístavu nevedou k nižší ceně, než kdyby se aktiva a smlouva prodávaly odděleně, a to z níže popsaných důvodů.

(248) Část podniku Laziomar byla spojena pouze s poskytováním veřejné služby a zajištěním územní kontinuity. Všechna plavidla společnosti Laziomar byla a v současné době jsou skutečně využívána pro veřejnou službu. Nelze tedy tvrdit, že by soukromý prodejce dosáhl vyšší ceny, kdyby všechna tato plavidla nebo jejich část byla prodána bez výše uvedené podmínky. Podle informací poskytnutých Itálií a nezávislého hodnocení, které zadal region Lazio (viz 66. a 67. bod odůvodnění), dosáhla plavidla společnosti Laziomar vysokého stáří (22 až 32 let) a stav motorů a dalších materiálů (např. materiálů trupu) vyžaduje po tak vysokém počtu provozních hodin v průběhu let používání úpravy a údržbu. Proto by lodě přitahovaly jen malou komerční poptávku, s výjimkou nákupu pro krátkodobé investice, krátkodobou renovaci a modernizaci. Zdá se však nepravděpodobné, že by tato plavidla mohla být prodána pro účely námořní dopravy jinak než pod podmínkou pokračování veřejné služby za cenu vyšší, než jaká byla vykázána v rozvaze.

(249) Pokud by navíc společnost Laziomar byla prodána samostatně, Komise považuje za nepravděpodobné, že by potenciální uchazeči měli okamžitě k dispozici podstatné zdroje (ve výši hodnoty čtyř plavidel a průmyslového a komerčního vybavení) k plnění závazků veřejné služby stanovených v nové smlouvě o veřejných službách. To platí tím spíše, že nová smlouva obsahuje konkrétní požadavky na plavidla, jež mají být používána na jednotlivých trasách v rámci veřejné služby (viz 243. bod odůvodnění). Případní provozovatelé, kteří by měli potřebné zdroje, by je pravděpodobně již používali na jiných trasách a jejich nasazení na plnění úkolů stanovených novou smlouvou o službách by nutně vedlo ke ztrátě příjmů plynoucích z jejich předchozího užívání.

(250) Komise se proto domnívá, že spojení těchto plavidel se smlouvou o veřejných službách umožnilo dosáhnout vyšší ceny za plavidla společnosti Laziomar, neboť výměnou za jejich provozování na trasách v rámci veřejné služby bude jejich nabyvatel po dobu deseti let dostávat vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby. Navíc kterýkoli prodávající v tržním hospodářství by se rozhodl prodat společnost Laziomar spolu s novou smlouvou o veřejných službách, aby dosáhl nejvyšší ceny. Na základě toho vyvozuje Komise závěr, že Itálie neuložila podmínky, které by snížily cenu nebo které by soukromý prodávající nevyžadoval.

(251) Komise dospěla k závěru, že její výhrady ohledně toho, že uspořádání zadávacího řízení na novou smlouvu o veřejných službách spojenou s částí podniku Laziomar by neumožnilo dosáhnout nejmenších nákladů pro územně správní celek, jsou rozptýleny.

(252) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že použití hospodářsky nejvýhodnější nabídky pro novou smlouvu o veřejných službách spojenou s částí podniku Laziomar vytvářelo účinnou hospodářskou soutěž až do ukončení zadávacího řízení.

Přísné záruky zakotvené v řízení pro případ, kdy je podána pouze jedna nabídka

(253) Na základě výše popsaného posouzení (viz 224. až 252. bod odůvodnění) vyvozuje Komise závěr, že zadávací řízení bylo otevřené, transparentní a nediskriminační v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek. V bodě 68 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je však uvedeno, že „[podobně je tomu u] řízení, v jejichž rámci je předložena pouze jedna nabídka a která nelze považovat za dostatečná k zajištění nejmenších nákladů pro územně správní celek“.

(254) Jelikož v zadávacím řízení týkajícím se společnosti Laziomar (zahrnujícím novou smlouvu o veřejných službách) podala nabídku pouze společnost CLN, nepovažovalo by se toto řízení obvykle za dostatečné k tomu, aby se zajistilo, že úspěšný uchazeč nebude zvýhodněn.

(255) Komise však upřesnila stanovisko uvedené v bodě 68 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu ve své příručce ke službám obecného hospodářského zájmu ([80]), kde uvedla, že „[t]o [však] neznamená, že nemohou existovat případy, kdy řízení o jedné podané nabídce k zajištění služeb za „nejmenších nákladů pro územně správní celek“ dostačovat může, a to díky obzvláště přísným zárukám zakotveným v řízení“.

(256) Komise se domnívá, že v předmětném případě jsou záruky poskytnuty. Konkrétně:

(1) zadávací řízení bylo uspořádáno tak, aby docílilo maximálního zájmu potenciálních uchazečů. Tito potenciální uchazeči nemuseli mimoto v souvislosti s vyjádřením zájmu dodržet obtížné postupy a vynaložit značné náklady. Na základě toho bylo obdrženo osm vyjádření zájmu, z čehož sedm uchazečů bylo vyzváno k podání nabídky (viz 237. bod odůvodnění).

(2) Itálie zvolila pro uzavření smlouvy o veřejných službách omezené nabídkové řízení (viz 59. bod odůvodnění), což je dvoustupňové řízení, v němž mohou podat nabídku pouze ty hospodářské subjekty, které byly pozvány do fáze podání nabídky. Podle bodu 66 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu „[t]aké omezený postup [však] může splňovat čtvrté kritérium judikatury Altmark, pokud ovšem není zainteresovaným subjektům zabráněno v jejich účasti na zadávacím řízení bez uvedení pádného důvodu“. V případě tohoto zadávacího řízení zůstalo ve fázi podávání nabídek sedm možných uchazečů (z osmi, kteří původně projevili zájem) (viz 61. bod odůvodnění), což svědčí o existenci účinné hospodářské soutěže až do ukončení zadávacího řízení. Omezené řízení obecně poskytuje potenciálním uchazečům více času na vyhodnocení své nabídky před jejím podáním. Komise se domnívá, že na základě profilu nejméně pět ze zbývajících potenciálních uchazečů (tj. NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor a Ustica Lines, přičemž poslední jmenovaná v současnosti působí pod názvem Liberty Lines) bylo pravděpodobně schopno (vzhledem ke svým zkušenostem a finančním zdrojům) podat nabídku nebo mělo důvod mít skutečný zájem o podání nabídky (např. společnosti NLG a Vetor již působí na některých trasách, na kterých působí společnost Laziomar (viz tabulka 9), zatímco ostatní společnosti jsou zavedenými provozovateli námořní dopravy s vnitrostátními a mezinárodními aktivitami).

(3) Výzva k podání nabídky zaslaná sedmi provozovatelům, kteří projevili počáteční zájem, obsahovala pevnou cenu za prodej všech podílů společnosti Laziomar ve výši 2 272 000 EUR, která nebyla předmětem žádné nabídky (viz 62. bod odůvodnění). Komise poznamenává, že prodejní cena pro společnost Laziomar byla stanovena nezávislým znalcem na základě hospodářských a tržních podmínek, které v té době převládaly, a v zadávacím řízení představovala pevnou cenu. Všichni uchazeči si však byli této ceny vědomi a nevyjádřili žádné výhrady k jejímu rozsahu a výši. Kromě toho výzva k podání nabídky obsahovala maximální roční odměnu za veřejnou službu, kterou stanovil region Lazio ve výši 14 300 550 EUR bez DPH na dobu deseti let. Všichni uchazeči byli vyzváni, aby na základě určitých technických kritérií předložili lepší nabídky, než je tato roční odměna za veřejnou službu. Jedná se o obzvláště spolehlivou záruku, která zajišťuje nejen dosažení

([80]) Viz konkrétně odpověď Komise na otázku č. 68 v pracovním dokumentu útvarů Komise nazvaném „Příručka k uplatňování pravidel Evropské unie pro státní podporu, veřejné zakázky a vnitřní trh v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu, zejména sociálních služeb obecného zájmu“ ze dne 29. dubna 2013 (viz http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_cs.pdf).

nejnižší možné nabídky z hlediska roční odměny za veřejnou službu (a tedy z hlediska nejnižších nákladů pro územně správní celek), ale také to, že uchazeči nebudou od podání nabídky odrazováni.

(257) Komise se domnívá, že vzhledem k výše uvedeným zárukám postačovalo zadávací řízení k zajištění toho, aby byla služba poskytována za nejnižších nákladů pro územně správní celek, i když byla nakonec podána pouze jedna nabídka ([81]).

(258) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je v daném případě splněno.

(259) Vzhledem k tomu, že všechna čtyři kritéria stanovená Soudním dvorem v rozsudku ve věci Altmark jsou splněna, dospěla Komise k závěru, že uzavření smlouvy o veřejných službách spojené s částí podniku Laziomar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Laziomar neposkytuje této společnosti a jejímu nabyvateli, společnosti CLN, hospodářskou výhodu.

5.1.2.5. Závěr

(260) Jelikož nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že uzavření smlouvy o veřejných službách spojené s částí podniku Laziomar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Laziomar a jejího nabyvatele, společnosti CLN, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.3. *Opatření stanovená zákonem z roku 2010*

(261) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že všechna opatření stanovená v nařízení s mocí zákona č. 125/2010 (přeměněném s úpravami na zákon z roku 2010) představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, pokud mohli příslušní příjemci tato opatření využít k pokrytí potřeb likvidity, a tudíž k zlepšení své celkové finanční situace.

(262) Na základě informací obdržených během formálního šetření má Komise za to, že dotyčná tři opatření je nutné posoudit zvlášť.

5.1.3.1. Možné využití finančních prostředků určených na modernizaci plavidel pro účely likvidity

(263) Státní prostředky: Dotyčné finanční prostředky poskytl stát ze svého rozpočtu (viz 84. bod odůvodnění) a jejich využití pro účely likvidity umožňoval zákon z roku 2010. Opatření je proto přičitatelné státu a je financováno ze státních prostředků.

(264) Selektivita: Toto opatření bylo provedeno pouze ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Laziomar), a je tudíž selektivní. Komise pro úplnost zdůrazňuje, že ve prospěch společnosti CLN toto opatření provedeno nebylo.

(265) Hospodářská výhoda: Podle Itálie společnost Caremar (v té době) využila dotyčné finanční prostředky na modernizaci flotily používané v rámci Pontinských ostrovů, aby flotila splňovala mezinárodní bezpečnostní normy. Část prací se týkala dvou plavidel společnosti Caremar, které byly poté bezplatně převedeny na společnost Laziomar (viz 132. bod odůvodnění). Tyto prostředky tedy nikdy nebyly použity pro účely likvidity (viz 132. bod odůvodnění) a Komise nezjistila žádné důkazy o opaku.

(266) Vzhledem k tomu, že společnost Laziomar tyto prostředky nevyužila pro účely likvidity, aby se vyhnula nákladům, které by za normálních okolností musela hradit ze svých vlastních finančních zdrojů, pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí z roku 2011 již nejsou platné, a Komise se tedy domnívá, že společnost Laziomar využitím těchto prostředků nezískala žádnou hospodářskou výhodu.

(267) Závěr: Jelikož nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že opatření nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([81]) Komise pro úplnost dodává, že se posuzovaný případ liší od ostatních případů, kdy byla podána pouze jedna nabídka. V tomto ohledu a pro konkrétní odůvodnění viz rozhodnutí (EU) 2020/1412 (404. a 405. bod odůvodnění).

5.1.3.2. Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace

(268) Jak je popsáno v 86. bodě odůvodnění, podle článku 1 zákona z roku 2010 jsou některé úkony a transakce provedené v rámci privatizace skupiny Tirrenia a popsané v čl. 19-ter odst. 1 až 15 nařízení s mocí zákona č. 135/2009 (přeměněného s úpravami na zákon z roku 2009) osvobozeny od daní, jež jsou u těchto úkonů a transakcí obvykle splatné.

(269) Komise nejprve konstatuje, že byly posouzeny tři samostatné skupiny převodů: 1) převody bývalých dceřiných podniků společnosti Tirrenia (Caremar, Saremar a Toremar) ze společnosti Tirrenia na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko, 2) převod části podniku Laziomar z regionu Kampánie na region Lazio a 3) převod části podniku Laziomar z regionu Lazio na společnost CLN. K daním, od nichž byly tyto převody osvobozeny, patří zejména registrační poplatek, poplatek za zápis do katastru nemovitostí a do registru zástav, kolkovné (dále společně jen „nepřímé daně"), DPH a daň z příjmu právnických osob. Příjemci tohoto opatření podpory by byli prodávající, nabyvatel nebo oba. V tomto rozhodnutí budou posuzovány pouze druhá a třetí skupina převodů ([82]).

(270) Komise předběžně uznává, že převod části podniku Laziomar z regionu Kampánie na region Lazio nepodléhal dani z příjmu právnických osob (jelikož nebylo poskytnuto protiplnění) ani DPH (která se podle vnitrostátního práva na tyto převody nevztahuje). Co se týká nepřímých daní, daně, které podle vnitrostátního práva měli platit pouze nabyvatelé, uhradil v tomto případě region Lazio v rámci své působnosti v oblasti veřejných služeb, tj. jako státní subjekt. Jako takový se tedy nepovažuje za podnik. Žádné z výše uvedených osvobození od daně nebude proto v tomto rozhodnutí blíže posouzeno.

(271) Pokud jde o třetí převod, Komise předběžně uvádí, že ve smyslu nařízení prezidenta republiky č. 633 ze dne 26. října 1972 se převody podniků nebo částí podniků na jinou společnost nepovažují za převody majetku, a jsou proto osvobozeny od DPH. Jelikož tedy transakce, jako je prodej části podniku Laziomar společnosti CLN, nepodléhají DPH, nemohlo dotčené osvobození od daně společnost Laziomar ve vztahu k DPH zvýhodnit. Komise dále poznamenává, že kupní smlouva týkající se části podniku Laziomar jasně uvádí, že nabyvatel, tj. společnost CLN musí nést veškeré náklady spojené s prodejem (tj. registrační poplatky, notářské poplatky, poplatky za zápis do katastru nemovitostí atd.), aniž by odkazoval na případná osvobození ve prospěch společnosti CLN. Pokud jde o osvobození od daně z příjmu právnických osob, Komise má za to, že tato daň by se vztahovala pouze na výnosy z prodeje. V daném případě však společnost CLN koupila společnost Laziomar od regionu Lazio, což znamená, že tato transakce byla pro společnost CLN nákladem, a proto nemohla být vybrána žádná daň z příjmu právnických osob. Toto opatření se proto na společnost CLN nevztahuje. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že ani společnost Laziomar, ani společnost CLN neměly z těchto osvobození od daně prospěch.

(272) Z těchto důvodů žádné z uvedených osvobození od daně nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.3.3. Možnost použití prostředků fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity

(273) V rozhodnutích z roku 2011 a 2012 Komise zmínila možnost společností bývalé skupiny Tirrenia využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb běžné likvidity. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však Itálie objasnila, že prostředky fondu FAS nebyly míněny jako dodatečná vyrovnávací platba pro společnost Laziomar nebo CLN (nebo kteroukoli jinou společnost bývalé skupiny Tirrenia nebo jejích příslušných nabyvatelů). Uvedené prostředky byly naopak poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společnostem bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto prostředky nepostačují. Ustanovení čl. 1 odst. 5-ter zákona z roku 2010 umožnilo regionům využít prostředky fondu FAS k částečnému financování řádné vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, a tudíž k zajištění kontinuity služeb námořní dopravy. Jinými slovy toto opatření se týká pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby.

(274) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že prostředky fondu FAS jsou pouze zdrojem financování, který státu umožňuje hradit vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (poskytnuté na základě prodloužené původní úmluvy), a nepředstavují opatření, jež by mohla společnost Laziomar využít nad rámec těchto vyrovnávacích plateb. Možné použití prostředků fondu FAS tedy nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([82]) První skupina převodů byla posuzována v rozhodnutí (EU) 2020/1412 (viz 418. bod odůvodnění).

5.1.4. *Závěr ohledně existence státní podpory*

(275) Na základě výše popsaného posouzení má Komise za to, že:

— vyrovnávací platba vyplacená společnosti Laziomar za provozování námořních tras v období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

— zadání nové smlouvy o veřejných službách na období od 15. ledna 2014 do 14. ledna 2024 spojené s částí podniku Laziomar a předností v přístavu pro společnost Laziomar a jejího nabyvatele CLN splňuje čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, a nepředstavuje tedy státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1,

— jelikož společnost Laziomar nevyužila finanční prostředky určené na modernizaci plavidel pro účely likvidity, jak to umožňoval zákon z roku 2010, nepředstavuje uvedené opatření státní podporu ve prospěch společnosti Laziomar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a

— osvobození od daně související s procesem privatizace společnosti Laziomar a možnost využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity podle zákona z roku 2010 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.2. **Oprávněnost podpory**

(276) Opatření podpory uvedené v tomto rozhodnutí bylo provedeno před formálním schválením Komisí. Pokud tedy toto opatření podpory nebylo vyňato z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 nebo podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, provedla Itálie toto opatření v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU ([83]).

5.3. **Slučitelnost podpory**

(277) Slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Laziomar v rámci prodloužení původní úmluvy je třeba posoudit s ohledem na čl. 106 odst. 2 SFEU.

5.3.1. *Použitelná pravidla*

(278) Jak již bylo uvedeno, prodloužení původní úmluvy od konce roku 2008 bylo provedeno přijetím těchto následných právních aktů:

(a) nařízení s mocí zákona č. 207 ze dne 30. prosince 2008 (přeměněno na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009), kterým byly původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009;

(b) nařízení s mocí zákona č. 135 ze dne 25. září 2009 (přeměněno na zákon z roku 2009), kterým mimo jiné byly původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2010 do 30. září 2010;

(c) nařízení s mocí zákona č. 125 ze dne 5. srpna 2010 (přeměněno na zákon z roku 2010), kterým byly původní úmluvy znovu prodlouženy od 1. října 2010 do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar, a

(d) zákon regionu Lazio č. 228 ze dne 24. prosince 2012, který potvrzuje povinnost společnosti Laziomar zajistit územní kontinuitu tras v rámci Pontinských ostrovů až do její privatizace.

(279) Komise v této souvislosti podotýká, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby ve smyslu posledního prodloužení původní úmluvy byla udělena poté, co vstoupily v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, na rozdíl od prvních tří prodloužení, která předcházela vstupu tohoto legislativního rámce v platnost. V této souvislosti však balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v článku 10 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a odstavci 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 stanoví určitá pravidla, která se týkají použití tohoto balíčku i na podpory, které byly uděleny před jeho vstupem v platnost dne 31. ledna 2012. Zejména čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 stanoví:

([83]) Komise posoudí, zda tomu tak skutečně je, v oddíle 5.3.1.

„podpora uvedená v účinnost před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost [tj. před 31. lednem 2012], která nebyla slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím 2005/842/ES, ale splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí, je slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z povinnosti oznámení předem“.

(280) Co se týká rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, v odstavcích 68 a 69 zmíněného rámce je upřesněno, že Komise použije zásady stanovené v tomto rámci na všechny návrhy podpory, které jí byly oznámeny, bez ohledu na to, zda k oznámení došlo před začátkem uplatňování uvedeného rámce dne 31. ledna 2012, nebo posléze, a rovněž na všechny protiprávní podpory, o nichž rozhodne po 31. lednu 2012, i když byla podpora udělena před 31. lednem 2012. V posledně uvedeném případě se nepoužijí ustanovení odstavců 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(281) Pravidla týkající se uplatňování rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 proto znamenají, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytovaná společnosti Laziomar v období prodloužení může být posouzena podle balíčku týkajícího se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Jsou-li splněny příslušné podmínky stanovené buď v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, nebo v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, je toto opatření podpory slučitelné s vnitřním trhem v celém období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014 ([84]).

(282) Komise nejprve posoudí, zda vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Laziomar v období prodloužení je v souladu s podmínkami rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(283) Komise uvádí, že rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se vztahuje pouze na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby v případě námořních spojů na ostrovy, na nichž v průběhu dvou účetních období bezprostředně předcházejících období, v němž bylo uděleno pověření službou obecného hospodářského zájmu, provoz nepřevýšil v průměru 300 000 cestujících ročně (čl. 2 odst. 1 písm. d)). Jak je popsáno ve 141. bodě odůvodnění, Itálie předložila údaje, z nichž vyplývá, že tento práh nebyl překročen na žádné z tras společnosti Laziomar. Komise proto dospěla k závěru, že podmínky podle čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 byly splněny.

(284) Podle článku 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu musí navíc pověřovací akt obsahovat mimo jiné odkaz na použití tohoto rozhodnutí. Komise konstatuje, že tento odkaz se neobjevuje ve smlouvě o veřejných službách uzavřené mezi regionem Lazio a společností Laziomar ani v jiných doprovodných dokumentech. Komise proto dospěla k závěru, že článek 4 nebyl dodržen a že podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nelze posoudit slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Laziomar během období prodloužení.

(285) Slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Laziomar od roku 2011 do skončení procesu privatizace by tudíž normálně spadala do oblasti působnosti rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(286) V této souvislosti se však vzhledem k tomu, že jsou splněny podmínky stanovené v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu, použije odstavec 61 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Na základě toho Komise posoudí, zda vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Laziomar během období prodloužení splňuje podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, s výjimkou podmínek stanovených v odstavcích 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

([84]) Komise pro úplnost zdůrazňuje přechodné ustanovení obsažené v čl. 10 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, podle něhož režim podpory, který byl uveden v účinnost před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost (tj. před 31. lednem 2012) a který byl slučitelný s vnitřním trhem a vyňat z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, je nadále slučitelný s vnitřním trhem a je vyňat z oznamovací povinnosti na období dalších dvou let (tj. do 30. ledna 2014 včetně). To znamená, že podpora, která byla poskytnuta v rámci dotčeného režimu v období od okamžiku, kdy vstoupilo v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 (19. prosince 2005), do okamžiku, kdy vstoupilo v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (31. ledna 2012), bude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, avšak pouze ode dne, k němuž byla poskytnuta, do 30. ledna 2014 včetně. Na podpory poskytnuté v době od 31. ledna 2012 se přechodné ustanovení v čl. 10 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v žádném případě nevztahuje a jejich slučitelnost musí být posouzena podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

5.3.2. *Skutečná služba obecného hospodářského zájmu podle článku 106 SFEU*

(287) Podle odstavce 12 rámce pro služby obecného hospodářského z roku 2011 „[p]odporu je nutno udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v čl. 106 odst. 2 Smlouvy“. Odstavec 13 objasňuje, že „členské státy nemohou připojit specifické závazky veřejné služby ke službám, které za podmínek odpovídajících státem vymezenému veřejnému zájmu, typu cena, objektivní prvky kvality, kontinuita a přístup ke službě, již jsou nebo mohou být uspokojivě poskytovány podniky působícími v běžných tržních podmínkách. Otázku, zda může službu poskytovat trh, Komise hodnotí pouze tím, že ověří, zda definice členského státu není neplatná kvůli zjevné chybě, ledaže právo Unie stanoví přísnější měřítko.“ V neposlední řadě odstavec 56 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 odkazuje na „prostor členského státu k vlastnímu vymezení“, pokud jde o povahu služeb, které by mohly být kvalifikovány jako služby obecného hospodářského zájmu.

(288) Posouzení, zda se jedná o skutečné služby obecného hospodářského zájmu, je nutno provést rovněž na základě sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (viz 170. a 186. bod odůvodnění), nařízení o námořní kabotáži (viz 173., 174. a 175. bod odůvodnění) a judikatury (viz 176. a 177. bod odůvodnění). Pokud tedy jde o dobu prodloužení, musí Komise posoudit:

(1) zda existovala poptávka uživatelů;

(2) zda tato poptávka nemohla být uspokojena tržními provozovateli v případě, že by povinnost nebyla uložena orgány veřejné moci (existence selhání trhu), a

(3) zda k nápravě tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (méně narušující přístup).

(289) Komise zdůrazňuje, že trasy veřejné služby provozované společností Laziomar v období prodloužení jsou totožné s těmi, které jí byly přiděleny v rámci nové smlouvy o veřejných službách, s tím rozdílem, že počet tras v období prodloužení byl pouze pět (viz 43. bod odůvodnění), zatímco v rámci nové smlouvy o veřejných službách byly přidány další dvě trasy spojující město Terracina s městy Ponza (linka T3) a Ventotene (linka T4) (viz 72. bod odůvodnění). Komise mimoto již popsala a posoudila situaci v oblasti hospodářské soutěže na těchto trasách v období prodloužení. V této souvislosti bude níže uvedené posouzení vycházet z příslušných částí posouzení provedeného pro novou smlouvu o veřejných službách a bude na ně odkazovat (viz oddíl 5.1.2.1).

(290) Komise především připomíná (viz 120. bod odůvodnění), že Itálie uložila závazek veřejné služby stanovený v původní úmluvě zejména s cílem: i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise již dospěla k závěru (viz 179. bod odůvodnění), že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu.

(291) Pro ilustraci skutečné poptávky uživatelů dotčených služeb námořní dopravy poskytla Itálie podrobné statistické údaje (viz tabulky 11 a 12), z nichž vyplývá, že v roce 2011 společnost Laziomar přepravila během příslušných období, na něž se vztahuje závazek veřejné služby, 270 457 cestujících a 17 717 vozidel na pěti kombinovaných linkách veřejné služby. V roce 2012 to bylo 240 430 cestujících a 13 228 vozidel, zatímco v roce 2013 se jednalo o 254 167 cestujících a 16 927 vozidel ([85]).

([85]) Itálie rovněž samostatně poskytla údaje o přepravě cestujících za roky 2009 a 2010. Je třeba připomenout, že v tomto období až do konce května 2011 provozovala určité trasy společnost Caremar. V roce 2009 se jednalo o 287 639 cestujících (157 055 na linkách T1 a A2, 99 087 na linkách T2 a A3 a 31 494 na lince A1) a v roce 2010 o 253 638 cestujících (141 300 na linkách T1 a A2, 86 031 na linkách T2 a A3 a 26 307 na lince A1).

Tabulka 11

Statistika cestujících za období 2011–2013

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet cestujících
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Tabulka 12

Statistika vozidel za období 2011–2013

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet vozidel [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] Plavidla používaná na linkách A1, A2 a A3 nepřepravovala žádná vozidla (s výjimkou linky A1 v roce 2011).
[2] Od roku 2012 slouží tato linka pouze pro cestující.

(292) Celkově tyto údaje ukazují, že poptávka uživatelů po službách námořní dopravy na každé z dotčených tras byla významná a spíše stabilní, a z analýzy za období 2011–2013 nevyplývá, že by tato poptávka zanikla. Komise již také prokázala, že od roku 2014 existuje významná poptávka uživatelů po službách námořní dopravy (viz 184. bod odůvodnění).

(293) Lze proto vyvodit závěr, že tyto služby reagovaly na skutečnou poptávku uživatelů, a tudíž uspokojovaly skutečné potřeby veřejné služby.

(294) Jak je vysvětleno ve 186. bodě odůvodnění, musí Komise posoudit, zda by služba byla nepřiměřená, pokud by její poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených členským státem ve smyslu prodloužení původní úmluvy. Bod 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu uvádí, že „posouzení Komise je omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevné chyby“.

(295) Komise uvádí, že v období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014 nabízel na trase provozované společností Laziomar v rámci prodloužení původní úmluvy (linka A3) službu osobní dopravy další provozovatel, společnost Vetor, avšak ne se stejnou kontinuitou a pravidelností a za stejnou cenu. Komise již ve 195. bodě odůvodnění posoudila situaci v oblasti hospodářské soutěže, pokud jde o linku A3, a to, zda služby poskytované společností Vetor byly rovnocenné službám, které byly požadovány od společnosti Laziomar v rámci nové smlouvy o veřejných službách. Komise připomíná, že toto posouzení vycházelo ze situace v oblasti hospodářské soutěže na této trase v období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014. Jelikož obecně služby, které musí provozovat společnost Laziomar, jsou téměř totožné, pokud jde o obsluhované trasy, četnosti a technické požadavky, jako trasy, jež musela provozovat společnost Laziomar v období prodloužení, platí závěr Komise (viz 195. bod odůvodnění), že tržní síly samy nepostačovaly k uspokojení potřeb veřejné služby, i pro společnost Laziomar během celého období prodloužení. Na většině tras byla společnost Laziomar jediným provozovatelem, zatímco na jediné trase (linka A3) nebyly služby poskytované společností Vetor rovnocenné z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a ceny, a neuspokojovaly proto v plném rozsahu potřeby veřejné služby, jež byly společnosti Laziomar uloženy v původní úmluvě (která byla prodloužena).

(296) Vzhledem k plánované privatizaci a v zájmu zajištění kontinuity veřejných služeb, které byly provozovány podle původní úmluvy, se Itálie rozhodla prodloužit tuto úmluvu v nezměněné podobě a s výhradou změny v metodice výpočtu vyrovnávací platby, která byla zavedena v roce 2010. Komise uznává, že poptávka uživatelů (popsaná v 291. , 292. a 293. bodě odůvodnění) by nemohla být uspokojena uložením závazku veřejné služby všem provozovatelům obsluhujícím dotyčné trasy. Na většině tras byla společnost Laziomar jediným provozovatelem (viz např. 188. bod odůvodnění), a tam, kde nebyla, nabídka druhého provozovatele nesplňovala požadavky na pravidelnost, kontinuitu, kapacitu a přijatelnou cenu. Provozování většiny (ne-li všech) tras, zejména mimo sezónu, je ztrátové, takže bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by pravděpodobně nebyly tyto trasy provozovány vůbec. Komise mimoto uznává, že vzhledem k procesu privatizace společnosti Laziomar bylo prodloužení stávající smlouvy o veřejných službách jediný způsob, jak zajistit kontinuitu veřejných služeb až do ukončení této privatizace.

(297) Komise proto vyvozuje závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení služeb svěřených společnosti Laziomar jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutích z let 2011 a 2012, jsou proto rozptýleny.

5.3.3. *Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby*

(298) Jak je uvedeno v oddíle 2.3 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, koncept služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 SFEU znamená, že dotyčný podnik byl pověřen provozováním služby obecného hospodářského zájmu prostřednictvím jednoho či několika úředních aktů.

(299) Tyto akty musí stanovit zejména:

— přesnou povahu závazku veřejné služby a dobu jeho trvání,

— dotčený podnik a dotčené území,

— povahu udělených výhradních práv,

— parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby,

— způsoby zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.

(300) Ve svých rozhodnutích z let 2011 a 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda pověřovací akt obsahoval úplný popis povahy závazku veřejné služby uloženého společnosti Laziomar v období prodloužení. Komise však také připomněla, že různé prvky pověření mohou být uvedeny v několika aktech, aniž by byla zpochybněna přiměřenost vymezení závazku. V období prodloužení zahrnoval pověřovací akt společnosti Laziomar původní úmluvu (postupně změněnou a prodlouženou), pětileté plány na období 2000–2004 a 2005–2008, řadu rozhodnutí *ad hoc* přijatých Itálií, rozhodnutí výboru CIPE a zákon z roku 2009.

(301) Komise v této souvislosti především uvádí, že původní úmluva (postupně změněná), která je základem pověřovacího aktu společnosti Laziomar, zůstala platná v celém rozsahu až do dokončení privatizace, a to na základě řady nařízení s mocí zákona (viz 278. bod odůvodnění). Tyto právní akty upřesňují, že společnost Laziomar byla pověřena závazkem veřejné služby až do dokončení její privatizace.

(302) Pětileté plány podle původní úmluvy stanoví trasy a přístavy, které mají být obsluhovány, typ a kapacitu plavidel, která se mají na dotyčných námořních spojích používat, četnost služby a jízdné, jež má být hrazeno, včetně dotovaného jízdného, zejména pro obyvatele ostrovních regionů. Zatímco plány na období 2005–2008 nebyly formálně přijaty, plán na období 2000–2004 zůstal v platnosti beze změny rozsahu závazků veřejné služby. V důsledku toho se ustanovení tohoto plánu v období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014 nadále uplatňovala v plném rozsahu. Před rokem 2011 byl původní ceník jízdného stanovený v původní úmluvě pozměněn řadou následných aktů. Během celého období prodloužení však nebyla vydána žádná meziresortní nařízení za účelem další změny jízdného, které měly účtovat společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Laziomar. Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že závazky veřejné služby, které musela společnost Laziomar plnit v období prodloužení, byly vymezeny dostatečně jasně.

(303) Komise již ve 239. a 240. bodě odůvodnění rozhodnutí z roku 2011 uvedla, že parametry potřebné pro výpočet výše vyrovnávací platby byly stanoveny předem a jsou jednoznačně popsány. Konkrétně pro období let 2011 až 2013 původní úmluva (viz 46. bod odůvodnění) obsahuje úplný a přesný seznam nákladových položek, které je třeba vzít v úvahu, jakož i metodiku výpočtu návratnosti investovaného kapitálu pro provozovatele. Příslušná metodika je stanovena v rozhodnutí výboru CIPE (viz 47. až 57. bod odůvodnění). Rozhodnutí výboru CIPE zejména podrobně popisuje nákladové položky, k nimž se přihlíží, a návratnost investovaného kapitálu. V neposlední řadě zákon z roku 2009 stanoví maximální částku vyrovnávací platby ve výši 10 030 606 EUR za rok, která se uplatňuje od roku 2010. Původní úmluva rovněž stanovila, že vyrovnávací platba se bude vyplácet ve splátkách a bude vycházet ze skutečných nákladů a příjmů vzniklých v souvislosti s poskytováním veřejné služby. Tak bylo možné zjistit případnou nadměrnou vyrovnávací platbu a snadno jí zamezit. Stát mohl případně získat nadměrnou vyrovnávací platbu od společnosti Laziomar zpět.

(304) Komise se na tomto základě domnívá, že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazku veřejné služby, dobu trvání, dotčený podnik a dotčené území, parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby, jakož i způsoby zamezení a vrácení případné nadměrné vyrovnávací platby, jak vyžaduje rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

5.3.4. *Doba trvání pověření*

(305) Jak je uvedeno v odstavci 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, „[d]oba trvání pověření by měla být odůvodněná objektivními kritérii, například potřebou amortizovat nepřevoditelná fixní aktiva. Trvání pověření by v zásadě nemělo být delší než doba nutná k odpisu nejvýznamnějších aktiv nezbytných k poskytování SOHZ.“

(306) Itálie uvedla, že doba prodloužení byla stanovena s ohledem na dobu nutnou k odpisu aktiv používaných k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Celková doba platnosti původní úmluvy, která byla prodloužena, činí o něco více než 24 let. Plavidla jsou nejdůležitějšími aktivy nezbytnými pro poskytování veřejné služby. Doba odpisu trajektových plavidel je obecně dlouhá a může přesáhnout 25 let.

(307) Itálie poskytla Komisi odpisovou hodnotu plavidel společnosti Laziomar za období 2011–2013. Komise konstatuje, že v době, kdy společnost Laziomar začala dne 1. června 2011 na základě prodloužení původní úmluvy provozovat trasy v rámci Pontinských ostrovů, byla její čtyři plavidla v průměru 24 let stará.

(308) Komise konstatuje, že prodloužení o dva a půl roku bylo nezbytné k zajištění kontinuity veřejné služby do doby, než bude dokončen proces privatizace. S přihlédnutím k průměrnému stáří plavidel, průměrné délce odpisu plavidel obecně používaných pro trajektovou dopravu, iniciativám v oblasti modernizace předpokládaným v ustanoveních smlouvy o službách a používání nových plavidel (viz 243. bod odůvodnění) dospěla Komise k závěru, že doba trvání pověřovacího aktu je dostatečně odůvodněná a že je dodržen odstavec 17 rámce služeb obecného hospodářského zájmu.

5.3.5. *Soulad se směrnicí Komise 2006/111/ES* ([86])

(309) V odstavci 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se „[p]odpora považuje za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pouze pokud podnik v příslušném případě splňuje požadavky směrnice 2006/111/ES [o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků]“.

([86]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

(310) Kromě toho odstavec 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 stanoví: „Vykonává-li podnik činnosti spadající do rozsahu SOHZ i mimo něj, musí ve svém vnitropodnikovém účetnictví uvádět náklady a příjmy spojené s SOHZ odděleně od nákladů a příjmů za poskytování jiných služeb v souladu se zásadami stanovenými v odstavci 31.“

(311) Itálie potvrdila, že společnost Laziomar působila pouze v oblasti poskytování veřejných služeb v rámci původní úmluvy.

(312) Komise se proto domnívá, že odstavec 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 není použitelný.

5.3.6. *Výše vyrovnávací platby*

(313) V odstavci 21 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je uvedeno, že „[v]ýše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku“.

(314) Jelikož v posuzovaném případě představuje vyrovnávací platba protiprávní podporu poskytnutou před jeho vstupem v platnost, odstavec 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 konkrétně stanoví, že pro účely posouzení státní podpory se nevyžaduje použití metodiky čistých ušetřených nákladů. Místo toho lze použít alternativní metody výpočtu čistých nákladů nezbytných k plnění závazku veřejné služby, například metodu přidělování nákladů. Podle této metody se čisté náklady vypočítají jako rozdíl mezi náklady a příjmy určitého dodavatele na plnění závazků veřejné služby, jak je uvedeno a odhadnuto v pověřovacím aktu. V odstavcích 28 až 38 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je podrobněji vymezen způsob použití této metody.

(315) V rozhodnutích z roku 2011 a 2012 vyjádřila Komise pochybnosti rovněž ohledně rizikové přirážky ve výši 6,5 %, která se uplatňovala od roku 2010. Komise měla zejména pochybnosti o tom, zda tato přirážka odráží náležitou úroveň rizika, neboť se na první pohled nezdálo, že by společnost Laziomar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb.

(316) Ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce váženého průměru nákladů kapitálu by se použila riziková přirážka ve výši 6,5 %. Jak již však bylo uvedeno ve 136., 137. a 138. bodě odůvodnění, Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto, že výpočet bude zjednodušen a bude použita paušální sazba návratnosti kapitálu ve výši 6,5 %.

(317) V této souvislosti mohla Komise na základě účetnictví poskytnutého Itálií pro každou trasu a shrnutého v tabulce 13 ověřit, že v letech 2011, 2012 a 2013 dohromady převyšovaly vyrovnávací platby za závazek veřejné služby čisté náklady na služby o 70 650 EUR (bez zohlednění jakékoli návratnosti kapitálu):

Tabulka 13

Čisté náklady na veřejnou službu provozovanou společností Laziomar v období 2011–2013

(EUR)

Laziomar: závazek veřejné služby	2011	2012	2013	Celkem
Příjmy celkem	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Náklady celkem	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Odpisy	114 836	274 044	352 229	741 109
= Čisté náklady veřejné služby	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Návratnost kapitálu (6,5 %)	0	0	0	0

= Způsobilá vyrovnávací platba	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Skutečná vyrovnávací platba	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Nadměrná/ nedostatečná vyrovnávací platba	149 484 EUR	– 192 047 EUR	113 213 EUR	70 650 EUR

(318) Komise bere v úvahu, že společnost Laziomar začala provozovat trasy v rámci Pontinských ostrovů dne 1. června 2011, bezprostředně po převedení těchto tras z regionu Kampánie a společnosti Caremar na region Lazio a společnost Laziomar (viz 4., 32. a 33. bod odůvodnění). Účetní období 2011, které vykazuje kladný rozdíl ve výši 149 484 EUR, proto nelze plně přičíst společnosti Laziomar a není reprezentativní pro skutečné výsledky společnosti Laziomar. Za účetní období 2012 a 2013, která jsou zcela přičítána společnosti Laziomar, je kumulativní rozdíl mezi způsobilou a skutečnou vyrovnávací platbou záporný (– 78 834 EUR).

(319) Komise rovněž ověřila výpočty poskytnuté Itálií, pokud jde o návratnost investovaného kapitálu na základě paušální sazby 6,5 %. Vzhledem k tomu, že výnosy jsou v období 2011–2013 záporné (viz 138. bod odůvodnění), je v tabulce 13 pro účely výpočtu čistých nákladů na veřejnou službu uvedena „nula“. Vzhledem k těmto záporným výsledkům tedy Komise konstatuje, že v případě kombinace všech tří účetních období je kladný rozdíl 70 650 EUR, který představuje pouze 0,2 % skutečné vyrovnávací platby vyplacené společnosti Laziomar, zahrnut do paušální sazby ve výši 6,5 % a nepředstavuje žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu. Kromě toho míra návratnosti ve výši 0,2 % (neboli 20 bazických bodů) nepřesahuje příslušnou swapovou sazbu navýšenou o 100 bazických bodů, která se podle odstavce 36 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v každém případě považuje za přiměřenou.

(320) V odstavci 49 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se členským státům ukládá povinnost zajistit, aby vyrovnávací platba udělená za poskytování služby obecného hospodářského zájmu nevedla k tomu, že podniky dostávají nadměrnou vyrovnávací platbu (jak je definována v odstavci 47 zmíněného rámce). Členské státy musí být mimo jiné schopny na žádost Komise tuto skutečnost doložit. Musí rovněž provádět pravidelné kontroly nebo zajistit provádění takových kontrol na konci doby pověření a v každém případě v intervalech nepřesahujících tři roky.

(321) Komise již v rámci třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark stanovila, že paušální míra návratnosti kapitálu ve výši 6,5 %, kterou společnost Laziomar mohla očekávat z hlediska *ex ante*, byla v souladu s riziky spojenými s poskytováním veřejných služeb ve smyslu smlouvy o veřejných službách (viz 211. až 216. bod odůvodnění). Komise rovněž opakuje, že Itálie použila pro zjednodušení výpočtu paušální míru návratnosti kapitálu.

(322) Komise konstatuje, že předložené rozhodnutí výboru CIPE zohledňuje určité tržní hodnoty platné v odvětví námořní kabotáže. Rozhodnutí stanoví náklady způsobilé pro účely závazků veřejné služby, jakož i zásady výpočtu míry návratnosti kapitálu na základě informací, podmínek a rizik relevantních pro toto konkrétní odvětví.

(323) Kromě toho, jak již bylo vysvětleno ve 214. bodě odůvodnění v souvislosti s posouzením nové smlouvy o veřejných službách ve smyslu třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark, Komise zjistila, že v roce 2013 (jakož i po celé období 2011–2013) medián návratnosti kapitálu vytvořený referenční skupinou tvořenou vybranými provozovateli trajektů nabízejícími námořní spojení v Itálii nebo mezi Itálií a jinými členskými státy obecně odpovídal návratnosti kapitálu společnosti Laziomar ve výši 6,5 %.

(324) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem má Komise za to, že návratnost kapitálu ve výši 6,5 % je na přiměřené úrovni.

(325) Itálie nakonec poskytla nezbytné důkazy, které prokazují, že byly prováděny všechny pravidelné kontroly, aby se zajistilo, že výše vyrovnávací platby nepřekročí čisté náklady na danou službu. Komise navíc připomíná že vyrovnávací platba je vyplácena ve splátkách (viz 45. bod odůvodnění) a že poslední splátka je provedena na základě skutečných nákladů a příjmů vykázaných v daném roce. Tím se zajistí, že výše vyrovnávací platby nepřesáhne čisté náklady na službu.

(326) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že výše vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Laziomar během prodloužení původní úmluvy nevedla k nadměrné vyrovnávací platbě a že jsou splněny příslušné požadavky stanovené v oddíle 2.8 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu.

5.3.7. *Přednost v přístavu*

(327) V čl. 19-ter odst. 21 zákona z roku 2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společnostem bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Laziomar). Pokud by společnosti pověřené závazkem veřejné služby neměly v přístavu přednost, je možné, že by tyto společnosti musely před dokováním čekat, než na ně přijde řada, což by způsobovalo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro spotřebitele. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Jelikož časy odjezdu na trasách v rámci veřejné služby jsou stanoveny úmluvou, pomáhá přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby splnit uložený závazek veřejné služby.

(328) Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Laziomar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského (viz oddíl 5.3.2). Itálie rovněž potvrdila, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v rámci režimu veřejné služby.

(329) Komise již podrobně posoudila slučitelnost služeb obecného hospodářského zájmu a související vyrovnávací platbu pro společnost Laziomar během prodloužení platnosti původní úmluvy (viz oddíly 5.3.2 až 5.3.6). Komise se tudíž domnívá, že její posouzení slučitelnosti přednosti v přístavu lze omezit na zjištění, zda mohlo toto opatření vést k nadměrné vyrovnávací platbě.

(330) Komise má za to, že případná peněžní výhoda plynoucí z přednosti v přístavu by byla omezená (viz 162. bod odůvodnění). Omezené by proto bylo rovněž riziko nadměrné vyrovnávací platby plynoucí z tohoto opatření. Pokud by navíc toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevily by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Kontroly nadměrné vyrovnávací platby, které byly provedeny ve vztahu ke společnosti Laziomar a které jsou popsány v oddíle 5.3.6, jsou tudíž schopné odhalit i případnou nadměrnou vyrovnávací platbu vyplývající z přednosti v přístavu.

(331) Komise proto dospěla k závěru, že přednost v přístavu, která je neoddělitelně spojena s veřejnou službou poskytovanou společností Laziomar, je rovněž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

5.3.8. *Závěr*

(332) Na základě posouzení uvedeného ve 278. až 331. bodě odůvodnění vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Laziomar za poskytování služeb námořní dopravy ve smyslu prodloužení původní úmluvy v období od 1. června 2011 do 14.°ledna 2014 a přednost v přístavu splňují platné podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a jsou proto slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.

6. **ZÁVĚR**

(333) Komise dospěla k závěru, že Itálie protiprávně provedla některá opatření podpory, která jsou předmětem posouzení, v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Na základě výše uvedeného posouzení Komise rozhodla, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Laziomar ve smyslu prodloužení původní úmluvy je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. Jelikož je přednost v přístavu neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Laziomar, je i toto opatření slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.

(334) Komise má dále za to, že následující opatření nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU:

(a) vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Laziomar za poskytování služeb námořní dopravy v rámci nové smlouvy o veřejných službách na období od 15. ledna 2014 do 14. ledna 2024 spojené s částí podniku Laziomar a přednostní v přístavu ve prospěch společnosti Laziomar, neboť splňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark;

(b) možné využití finančních prostředků určených na modernizaci plavidel pro účely likvidity ze strany společnosti Laziomar, neboť společnost Laziomar tyto prostředky pro uvedené účely nepoužila;

(c) osvobození od daně vztahující se k procesu privatizace společnosti Laziomar a možnost využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity podle zákona z roku 2010,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Vyrovnávací platba udělená společnosti Laziomar a přednost v přístavu za poskytování služeb námořní dopravy v rámci prodloužení původní úmluvy na období od 1. června 2011 do 14. ledna 2014 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Itálie poskytla podporu společnosti Laziomar v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Uzavření nové smlouvy o veřejných službách na období od 15. ledna 2014 do 14. ledna 2024 spojené s částí podniku Laziomar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Laziomar nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 3

Možnost dočasně použít finanční prostředky, které již byly přiděleny na modernizaci a vylepšení flotily, k uspokojení naléhavých potřeb likvidity podle zákona z roku 2010 nebyla v případě společnosti Laziomar využita. Nejedná se tedy o státní podporu ve prospěch společnosti Laziomar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 4

Osvobození od daně vztahující se k procesu privatizace společnosti Laziomar podle zákona z roku 2010 nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Laziomar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 5

Možnost použít prostředky programu *Fondo per le Aree Sottoutilizzate* k uspokojení potřeb likvidity podle zákona z roku 2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 30. září 2021.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise