ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/1328

z 30. septembra 2021

o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región Lazio vykonali v prospech spoločnosti Laziomar a jej nadobúdateľa, spoločnosti CLN

[oznámené pod číslom C(2021) 6989]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významnom pre EHP)

Obsah

Strana

1. Postup ... 157
2. Základné informácie a opis opatrení, ktoré sú predmetom vyšetrovania ... 158
   2.1. Všeobecný rámec ... 158
      2.1.1. Pôvodné dohovory ... 158
      2.1.2. Predĺženie pôvodných dohovorov ... 160
      2.1.3. Privatizácia spoločnosti Laziomar a uzavretie novej zmluvy o poskytovaní služieb ... 161
   2.2. Opatrenia v rozsahu pôsobnosti rozhodnutí z rokov 2011 a 2012 ... 161
   2.3. Podrobný opis opatrení, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia ... 161
      2.3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Laziomar a Talianskom ... 162
         2.3.1.1. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ... 162
         2.3.1.2. Rozpočet a trvanie ... 162
      2.3.2. Privatizácia spoločnosti Laziomar ... 164
         2.3.2.1. Postup predaja a konečné zadanie zákazky ... 165
         2.3.2.2. Kúpna zmluva ... 165
         2.3.2.3. Konanie na vnútroštátnej úrovni ... 165
      2.3.3. Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Lazio a spoločnosťou Laziomar ... 166
         2.3.3.1. Príjemca ... 166
         2.3.3.2. Trasy ... 166
         2.3.3.3. Trvanie ... 166
         2.3.3.4. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ... 166
         2.3.3.5. Ustanovenia o náhradách a konečné zadanie zákazky ... 166
      2.3.4. Priorita kotvenia ... 168
      2.3.5. Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 ... 168
   2.4. Postup v prípade nesplnenia povinnosti 2007/4609 ... 168
3. Dôvody na začatie a rozšírenie postupu ... 170

3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Laziomar a Talianskom ... 170
3.1.1. Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark a existencia pomoci ... 170
3.1.2. Zlučiteľnosť ... 171
3.2. Privatizácia spoločnosti Laziomar ... 171
3.3. Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Lazio a spoločnosťou Laziomar ... 172
3.3.1. Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark, existencia pomoci a zlučiteľnosť ... 172
3.3.2. Zlučiteľnosť ... 172
3.4. Priorita kotvenia ... 172
3.5. Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 ... 173
4. Pripomienky Talianska ... 173
4.1. K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu ... 173
4.2. K privatizácii spoločnosti Laziomar ... 173
4.2.1. K predajnej cene spoločnosti Laziomar ... 173
4.2.2. K transparentnému a nediskriminačnému charakteru postupu ... 174
4.3. K súladu predĺženia pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s podmienkami rozsudku vo veci Altmark ... 174
4.4. K priorite kotvenia ... 175
4.5. K opatreniam stanoveným zákonom z roku 2010 ... 175
4.6. K pravidlám výpočtu náhrad za obdobie 2011 – 2019 a k rizikovej prirážke 6,5 % stanovenej v smernici CIPE od roku 2010 ... 175
4.7. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ... 176
4.8. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rámcom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ... 176
5. Posúdenie ... 177
5.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ... 177
5.1.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Laziomar a Talianskom ... 177
5.1.1.1. Štátne prostriedky ... 177
5.1.1.2. Selektívnosť ... 178
5.1.1.3. Hospodárska výhoda ... 178
5.1.1.4. Účinok na hospodársku súťaž a obchod ... 179
5.1.1.5. Záver ... 179
5.1.1.6. Nová alebo existujúca pomoc ... 180
5.1.2. Uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s predajom spoločnosti Laziomar ... 180
5.1.2.1. Kritérium Altmark 1 ... 181
5.1.2.2. Kritérium Altmark 2 ... 187
5.1.2.3. Kritérium Altmark 3 ... 187
5.1.2.4. Kritérium Altmark 4 ... 190
5.1.2.5. Záver ... 196
5.1.3. Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 ... 196
5.1.3.1. Možné použitie finančných prostriedkov na modernizáciu lodí na účely likvidity ... 196

5.1.3.2. Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie 197
5.1.3.3. Možnosť využitia zdrojov fondu FAS na splnenie potrieb týkajúcich sa likvidity 197
5.1.4. Záver o existencii pomoci 198
5.2. Zákonnosť pomoci 198
5.3. Zlučiteľnosť pomoci 198
5.3.1. Platné pravidlá 198
5.3.2. Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 106 ZFEÚ 200
5.3.3. Potreba poverovacieho aktu, v ktorom by boli uvedené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a metódy výpočtu náhrady 202
5.3.4. Trvanie obdobia poverenia 203
5.3.5. Dodržiavanie smernice 2006/111/ES 203
5.3.6. Výška náhrad 204
5.3.7. Priorita kotvenia 206
5.3.8. Záver 206
6. Záver 206

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Komisii bolo 23. marca 2009, 9. decembra 2009, 21. decembra 2009, 6. januára 2010, 27. septembra 2010 a 12. októbra 2010 doručených šesť sťažností, ktoré sa týkali rôznych podporných opatrení prijatých Talianskom v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ([2]). Sťažnosti sa týkali náhrad za služby vo verejnom záujme poskytnutých uvedeným spoločnostiam po uplynutí platnosti pôvodných zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých s Talianskom v období od januára 1989 do decembra 2008 (ďalej len „pôvodné dohovory“), dodatočných podporných opatrení stanovených vo vnútroštátnom práve v súvislosti s procesom privatizácie spoločností, ako aj určitých problémov s postupom privatizácie spoločností Tirrenia di Navigazione S.p.A. (ďalej len „Tirrenia“) a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Siremar“).

(2) Dňa 29. júla 2010 Taliansko oznámilo Komisii náhrady vyplatené v rokoch 2008, 2009 a 2010 Talianskom spoločnosti Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (ďalej len „Caremar“). Uvedené oznámenie bolo znovu predložené 1. decembra 2010 a obsahovalo náhrady vyplatené spoločnosti Caremar v rokoch 2009 a 2010. Náhrad vyplatených spoločnosti Caremar v roku 2008 sa týkalo samostatné rozhodnutie (pozri odôvodnenie 20).

(3) Komisia začala 5. októbra 2011 formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s rôznymi opatreniami, ktoré Taliansko prijalo v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group (ďalej len „rozhodnutie z roku 2011“) ([3]). Vyšetrovanie sa okrem iného týkalo náhrad poskytnutých spoločnosti Caremar za prevádzku viacerých námorných trás od 1. januára 2009 a viacerých ďalších opatrení v prospech tejto spoločnosti (pozri odôvodnenie 38).

(4) V uvedenom čase prevádzkovala spoločnosť Caremar trasy námornej kabotáže ([4]) v Neapolskom zálive (región Kampánia) a na Pontinských ostrovoch (región Lazio). Potom región Kampánia trasy na Pontinských ostrovoch previedol na región Lazio pod samostatným názvom Laziomar S.p.A. (ďalej len „Laziomar“) ([5]). Tento prevod bol formalizovaný 1. júna 2011 (pozri odôvodnenia 32 a 33).

(5) Rozhodnutie z roku 2011 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania.

(6) Listom z 28. septembra 2011 Taliansko potvrdilo svoj zámer privatizovať regionálne spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar. Komisia 26. októbra 2011 zaslala Taliansku žiadosť o informácie v súvislosti s postupom privatizácie. Taliansko 30. novembra 2011 odpovedalo na žiadosť Komisie o informácie z 26. októbra 2011.

([1]) Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18 a Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58.

([2]) Bývalá skupina Tirrenia Group pozostávala zo spoločností Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. a Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Štátna pomoc – Talianska republika – Štátna pomoc SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Štátna pomoc pre spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group – Výzva na predloženie pripomienok podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ (Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18).

([4]) Pozri nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7) („nariadenie o námornej kabotáži“).

([5]) Spoločnosť Laziomar bola založená 1. decembra 2010, pričom jej jediným akcionárom bol región Lazio.

(7) Taliansko 15. novembra 2011 predložilo pripomienky k opatreniam, na ktoré sa vzťahovalo rozhodnutie z roku 2011.

(8) Komisia 25. apríla 2012 zaslala Taliansku ďalšiu žiadosť o informácie o postupe privatizácie. Taliansko odpovedalo listom z 22. mája 2012.

(9) Komisia 7. novembra 2012 rozšírila vyšetrovacie konanie okrem iného o určité dodatočné podporné opatrenia prijaté regiónom Lazio v prospech spoločnosti Laziomar v oblasti náhrad za služby vo verejnom záujme na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Komisia 19. decembra 2012 prijala zmenené znenie uvedeného rozhodnutia (ďalej len „rozhodnutie z roku 2012“) ([6]).

(10) Rozhodnutie z roku 2012 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania.

(11) Taliansko predložilo svoje pripomienky 11. decembra 2012.

(12) Komisia požiadala Taliansko o ďalšie informácie 25. januára 2018, 29. marca 2018, 31. augusta 2018, 4. marca 2019, 15. apríla 2020, 9. a 26. februára 2021. Taliansko požadované informácie poskytlo 26. apríla 2018, 8. a 31. mája 2018, 2. novembra 2018, 11. decembra 2018, 30. apríla 2019, 22. júna 2020, 22. februára 2021 a 17. marca 2021.

(13) Toto rozhodnutie sa týka len možnej pomoci v prospech spoločnosti Laziomar, ako sa uvádza v oddiele 2.3. Všetky zostávajúce opatrenia, ktoré boli predmetom rozhodnutí z rokov 2011 a 2012, sa vyšetrujú samostatne v rámci vecí SA.32014, SA.32015 a SA.32016 a toto rozhodnutie sa preto na ne nevzťahuje. Uvedené zostávajúce opatrenia sa týkajú iných spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group.

2. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE A OPIS OPATRENÍ, KTORÉ SÚ PREDMETOM VYŠETROVANIA

2.1. **Všeobecný rámec**

2.1.1. *Pôvodné dohovory*

(14) Tradičným vlastníkom skupiny Tirrenia Group bolo Taliansko prostredníctvom spoločnosti Fintecna ([7]) a skupina pôvodne zahŕňala šesť spoločností, konkrétne Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tieto spoločnosti poskytovali služby námornej dopravy na základe samostatných zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté s Talianskom v roku 1991 a boli platné dvadsať rokov od januára 1989 do decembra 2008 (ďalej len „pôvodné dohovory“). Spoločnosť Fintecna bola držiteľom 100 % základného imania spoločnosti Tirrenia, ktorá bola zasa úplným vlastníkom regionálnych spoločností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar. Spoločnosť Adriatica, ktorá pôvodne prevádzkovala viacero trás medzi Talianskom a Albánskom, Chorvátskom, Gréckom a Čiernou Horou, sa v roku 2004 zlúčila so spoločnosťou Tirrenia.

(15) Účelom týchto pôvodných dohovorov bolo zaručiť pravidelnosť a spoľahlivosť služieb námornej dopravy, z ktorých väčšina slúžila na spojenie pevninského Talianska so Sicíliou, Sardíniou a s inými menšími talianskymi ostrovmi. Taliansko na tento účel poskytovalo finančnú podporu vo forme dotácií, ktoré sa vyplácali priamo každej zo spoločností skupiny Tirrenia Group.

(16) Spoločnosť Laziomar začala 1. júna 2011 prevádzkovať viacero trás námornej kabotáže medzi regiónom Lazio a menšími susednými ostrovmi (pozri odôvodnenie 33). Presné dotknuté trasy sa opisujú v odôvodnení 43.

([6]) Štátna pomoc – Talianska republika – Štátna pomoc SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Štátna pomoc spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group a ich nadobúdateľom – Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ (Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58).

([7]) Úplným vlastníkom spoločnosti Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je talianske ministerstvo hospodárstva a financií a spoločnosť sa špecializuje na riadenie akcionárskych podielov a privatizačných procesov, ako aj na riešenie projektov racionalizácie a reštrukturalizácie podnikov, ktoré majú priemyselné, finančné alebo organizačné ťažkosti.

(17) Komisia sa 6. augusta 1999 rozhodla začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s pomocou vyplatenou na základe pôvodných dohovorov šiestim spoločnostiam, ktoré vtedy tvorili skupinu Tirrenia Group.

(18) Vo fáze vyšetrovania Taliansko požiadalo, aby sa vec skupiny Tirrenia Group rozdelila tak, aby prioritou mohlo byť dosiahnutie konečného rozhodnutia o spoločnosti Tirrenia. Táto žiadosť bola motivovaná plánom Talianska na privatizáciu skupiny, ktorá sa mala začať spoločnosťou Tirrenia, a jeho zámerom urýchliť postup v súvislosti s touto spoločnosťou.

(19) Komisia rozhodla, že je možné pristúpiť na požiadavku Talianska, a rozhodnutím 2001/851/ES ([8]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2001“) uzavrela začaté konanie týkajúce sa pomoci poskytovanej spoločnosti Tirrenia. Pomoc bola vyhlásená za zlučiteľnú pod podmienkou určitých záväzkov Talianska.

(20) Rozhodnutím 2005/163/ES ([9]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2004“) Komisia vyhlásila náhrady, ktoré Taliansko poskytlo spoločnostiam skupiny Tirrenia Group okrem spoločnosti Tirrenia, za čiastočne zlučiteľné s vnútorným trhom, čiastočne zlučiteľné pod podmienkou dodržania viacerých záväzkov talianskymi orgánmi a čiastočne nezlučiteľné s vnútorným trhom. Rozhodnutie bolo založené na účtovných údajoch z rokov 1992 až 2001 a obsahovalo určité podmienky, ktorých cieľom bolo zabezpečiť zlučiteľnosť náhrad počas trvania pôvodných dohovorov.

(21) Všeobecný súd rozsudkom zo 4. marca 2009 vo veciach T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ([10]) (ďalej len „rozsudok z roku 2009“) rozhodnutie z roku 2004 zrušil.

(22) Komisia rozhodnutím (EÚ) 2018/261 ([11]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2014“) uzavrela formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o rôzne opatrenia prijaté regiónom Sardínia v prospech spoločnosti Saremar. Odvolanie, ktoré proti tomuto rozhodnutiu podali spoločnosť Saremar a región Sardínia, Všeobecný súd v roku 2017 zamietol ([12]).

(23) Rozhodnutím (EÚ) 2020/1411 ([13]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2020 o skupine Tirrenia Group“) Komisia ukončila vyšetrovanie spoločností skupiny Tirrenia Group iných ako Tirrenia za obdobie 1992 – 2008. Komisia dospela k záveru, že pomoc poskytovaná na poskytovanie dopravných služieb námornej kabotáže predstavuje existujúcu pomoc, zatiaľ čo pomoc poskytovaná na poskytovanie služieb medzinárodnej námornej dopravy je zlučiteľná s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([14]) (ďalej len „rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011“).

(24) Rozhodnutím (EÚ) 2020/1412 ([15]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2020 o spoločnostiach Tirrenia/CIN“) Komisia uzavrela formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o opatrenia prijaté v prospech spoločnosti Tirrenia a jej nadobúdateľa, spoločnosti CIN, za obdobie 2009 – 2020.

(25) Rozhodnutím (EÚ) 2021/4268 ([16]) a rozhodnutím (EÚ) 2021/4271 ([17]) Komisia uzavrela formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o opatrenia prijaté v prospech spoločností Siremar a Toremar a ich nadobúdateľov, za obdobie od roku 2009.

([8]) Rozhodnutie Komisie 2001/851/ES z 21. júna 2001 o štátnej pomoci poskytnutej Talianskou republikou námornej spoločnosti Tirrenia di Navigazione (Ú. v. ES L 318, 4.12.2001, s. 9).

([9]) Rozhodnutie Komisie 2005/163/ES zo 16. marca 2004 o štátnej pomoci poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Ú. v. EÚ L 053, 26.2.2005, s. 29).

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

([11]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/261 z 22. januára 2014 o opatreniach SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ktoré vykonal región Sardínia v prospech spoločnosti Saremar (Ú. v. EÚ L 49, 22.2.2018, s. 22).

([12]) Pozri rozsudok zo 6. apríla 2017 vo veci T-219/14 Regione autonoma della Sardegna (Taliansko)/Komisia, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1411 z 2. marca 2020 o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 1).

([14]) Oznámenie Komisie: Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

([15]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 45).

([16]) Zatiaľ neuverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

([17]) Zatiaľ neuverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

2.1.2. *Predĺženie pôvodných dohovorov*

(26) V článku 26 zákonného dekrétu č. 207 z 30. decembra 2008, ktorý bol zmenený na zákon č. 14 z 27. februára 2009, sa stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov (vrátane dohovoru, ktorý sa uplatňoval na spoločnosť Laziomar), ktorých platnosť mala pôvodne uplynúť 31. decembra 2008, o jeden rok, čiže do 31. decembra 2009.

(27) V článku 19b zákonného dekrétu č. 135 z 25. septembra 2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166 z 20. novembra 2009 (ďalej len „zákon z roku 2009“), sa stanovilo, že vzhľadom na privatizáciu spoločností skupiny Tirrenia Group sa akcionársky podiel regionálnych spoločností (okrem spoločnosti Siremar) prevedie z materskej spoločnosti Tirrenia bez zaplatenia akéhokoľvek protiplnenia takto:

a) spoločnosť Caremar sa najprv prevedie na región Kampánia. Ten následne na samostatnom základe prevedie spoločnosť Caremar prevádzkujúcu dopravné spojenia s Pontinskými ostrovmi na región Lazio pod názvom Laziomar;

b) spoločnosť Saremar sa prevedie na región Sardínia a

c) spoločnosť Toremar sa prevedie na región Toskánsko.

(28) V zákone z roku 2009 sa zároveň špecifikovalo, že nové dohovory medzi Talianskom a spoločnosťami Tirrenia a Siremar sa dohodnú do 31. decembra 2009. Podobne sa aj regionálne služby zakotvia v návrhoch zmlúv o službách vo verejnom záujme, na ktorých sa mali dohodnúť región Sardínia so spoločnosťou Saremar a región Toskánsko so spoločnosťou Toremar do 31. decembra 2009 a región Kampánia so spoločnosťou Caremar a región Lazio so spoločnosťou Laziomar do 28. februára 2010. Návrhy nových dohovorov/zmlúv o službách vo verejnom záujme budú súčasťou postupu verejného obstarávania spolu so samotnými spoločnosťami a podpíšu sa s kupujúcimi po dokončení privatizácie každej z týchto spoločností ([18]).

(29) Na tento účel sa zákonom z roku 2009 ďalej predĺžili pôvodné dohovory (vrátane dohovoru platného pre spoločnosť Caremar) z 1. januára 2010 na 30. septembra 2010.

(30) V zákone z roku 2009 sa takisto stanovili ročné stropy náhrad za prevádzku služieb od roku 2010 (v rámci predĺženia pôvodných dohovorov, ako aj podľa nových dohovorov a zmlúv o službách vo verejnom záujme) v celkovej výške 184 942 251 EUR takto:

Tabuľka 1

Stropy náhrad od roku 2010

Spoločnosť	Najvyššia ročná náhrada (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 19 839 226 EUR od regiónu Kampánia a 10 030 606 EUR od regiónu Lazio.	

(31) V článku 1 zákona č. 163 z 1. októbra 2010, ktorým sa mení zákonný dekrét č. 125 z 5. augusta 2010 (ďalej len „zákon z roku 2010“), sa stanovilo ďalšie predĺženie pôvodných dohovorov od 1. októbra 2010 až do dokončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar, k čomu došlo 19. júla 2012 a 31. júla 2012.

([18]) Článok 19b ods. 10 zákona z roku 2009.

(32) Vzhľadom na ustanovenia článku 19b zákona z roku 2009 založil región Lazio 1. decembra 2010 na základe regionálneho zákona č. 2/2010 verejnú akciovú spoločnosť s názvom Laziomar na poskytovanie regionálnych služieb námornej kabotáže, ktorá mala nadobudnúť pobočku spoločnosti Caremar prevádzkujúcu trasy na Pontinských ostrovoch s cieľom jej následnej privatizácie.

(33) Spoločnosť Caremar predala 7. marca 2011 svoju pobočku prevádzkujúcu trasy na Pontinských ostrovoch spoločnosti Laziomar. Tá začala prevádzkovať trasy 1. júna 2011.

(34) Na základe dekrétu regiónu Lazio č. 508 z 28. októbra 2011 (ďalej len „dekrét regiónu Lazio“) boli poskytnuté usmernenia týkajúce sa procesu privatizácie spoločnosti Laziomar spojeného s uzavretím novej zmluvy o službách vo verejnom záujme pre trasy na Pontinských ostrovoch.

(35) Ďalej región Lazio podľa zákona č. 228 z 24. decembra 2012 na základe „prechodnej“ zmluvy zveril spoločnosti Laziomar záväzok zabezpečovať až do jej privatizácie územnú kontinuitu trás na Pontinských ostrovoch za rovnakých podmienok. Táto zmluva bola podpísaná 12. februára 2013 a platila až do privatizácie spoločnosti Laziomar.

2.1.3. *Privatizácia spoločnosti Laziomar a uzavretie novej zmluvy o poskytovaní služieb*

(36) Vo februári 2012 sa začal postup verejného obstarávania (pozri oddiel 2.3.2) na nájdenie kupca spoločnosti Laziomar, ktorý bol spojený s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme na obdobie desiatich rokov na poskytovanie služieb námornej dopravy výmenou za náhrady za služby vo verejnom záujme.

(37) Po predložení úspešnej ponuky v rámci postupu verejného obstarávania sa novým vlastníkom spoločnosti Laziomar stala spoločnosť Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (ďalej len „CLN“). Kúpna zmluva medzi regiónom Lazio a spoločnosťou CLN bola podpísaná 30. decembra 2013. Región Lazio a spoločnosť Laziomar podpísali 15. januára 2014 novú zmluvu o poskytovaní služieb námornej dopravy na Pontinských ostrovoch.

2.2. **Opatrenia v rozsahu pôsobnosti rozhodnutí z rokov 2011 a 2012**

(38) Predmetom posúdenia vo formálnom vyšetrovacom konaní, ktoré sa začalo na základe rozhodnutí z rokov 2011 a 2012, boli tieto opatrenia:

a) náhrady za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu na základe predĺženia pôvodných dohovorov (opatrenie 1);

b) potenciálne zneužívanie záchrannej pomoci spoločnosťami Tirrenia a Siremar (opatrenie 2);

c) privatizácia spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ([19]) (opatrenie 3);

d) náhrady vyplatené za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podľa nových dohovorov/zmlúv o službách vo verejnom záujme (opatrenie 4);

e) priorita kotvenia (opatrenie 5);

f) opatrenia stanovené zákonom z roku 2010, ktorým sa mení zákonný dekrét č. 125/2010 (opatrenie 6);

g) dodatočné opatrenia, ktoré prijal región Sardínia v prospech spoločnosti Saremar (opatrenie 7).

(39) Komisia rozhodnutím z roku 2014 uzavrela formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o opatrenia prijaté regiónom Sardínia v prospech spoločnosti Saremar uvedené ako opatrenie 7, s výnimkou jedného opatrenia ([20]).

2.3. **Podrobný opis opatrení, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia**

(40) Toto rozhodnutie sa týka iba opatrení 1, 3, 4, 5 a 6 uvedených v odôvodnení 38, a to v miere, v akej sa týkajú spoločností Laziomar a CLN. Uvedené opatrenia sa podrobnejšie opisujú v ďalších oddieloch.

([19]) Toto opatrenie zahŕňa odklad zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN za nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia a viacero údajných dodatočných opatrení pomoci v rámci privatizácie obchodnej pobočky Siremar (napr. protizáruku a zvýšenie kapitálu zo strany štátu pre spoločnosť CdI, subjekt, ktorý pôvodne nadobudol obchodnú pobočku Siremar).

([20]) V rozhodnutí z roku 2014 sa konkrétne neposudzoval projekt Bonus Sardo – Vacanza, ktorý je súčasťou opatrenia 7, a nebude sa posudzovať ani v tomto rozhodnutí.

2.3.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Laziomar a Talianskom*

2.3.1.1. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

(41) V článku 1 pôvodného dohovoru so spoločnosťou Caremar sa stanovovali päťročné plány s podrobným uvedením prístavov, ktoré sa mali obsluhovať, druhu plavidiel, ktoré sa mali používať, a požadovanej frekvencie služby zverenej spoločnosti Caremar (a následne spoločnosti Laziomar po prevedení trás na Pontinských ostrovoch na región Lazio od 1. júna 2011).

(42) Podľa Talianska bol posledným formálne schváleným päťročným plánom pre spoločnosť Caremar (v tom čase) plán na roky 2000 – 2004, pričom plán na roky 2005 – 2008 bol vypracovaný, ale nikdy nebol príslušnými ministerstvami formálne schválený. Vláda namiesto toho prijala rozhodnutia *ad hoc* s cieľom lepšie zosúladiť služby s potrebami miestnych spoločenstiev, ale bez toho, aby sa podstatne zmenil systém služieb vo verejnom záujme.

(43) Na základe pôvodného dohovoru, ktorý bol predĺžený následnými právnymi aktmi uvedenými v odôvodneniach 26 až 33, prevádzkovala spoločnosť Laziomar tieto celoročné trasy:

— Na trase Ponza – Formia (linka T1) spoločnosť Laziomar prevádzkovala jediné existujúce spojenie na tejto linke. Zabezpečovali sa ním dve spojenia denne, v rámci ktorých sa poskytovali zmiešané služby (cestujúci, vozidlá a tovar). Plavidlo, ktoré odchádzalo z ostrova o 5.30 hod., zabezpečovalo obyvateľom spojenie s pevninou na účely štúdia a práce, pričom posledný spiatočný spoj odchádzal o 17.30 hod.

— Na trase Ponza – Formia (linka A2) spoločnosť Laziomar prevádzkovala aj jedinú službu vysokorýchlostnej osobnej dopravy s jedným denným spojením, pričom cez noc plavidlo kotvilo na ostrove.

— Na trase Anzio – Ponza (linka A1) spoločnosť Laziomar zabezpečovala dennú službu vysokorýchlostnej osobnej dopravy počas sezóny od pondelka do soboty. Táto služba sa však rozšírila aj na nedele a sviatky, čo bolo odôvodnené sociálnym a hospodárskym rozvojom (keďže cestovný ruch je v podstate jediným zdrojom príjmov ostrova). Počas sezóny prevádzkoval na tej istej linke službu vysokorýchlostnej osobnej dopravy aj jeden konkurent, spoločnosť Vetor.

— Na trase Ventotene – Formia (linka T2) spoločnosť Laziomar celoročne zabezpečovala každodennú službu kombinovaným plavidlom. Zmiešaná služba predstavovala jediné celoročné pravidelné spojenie na prepravu cestujúcich, vozidiel a tovaru.

— Na trase Ventotene – Formia (linka A3) spoločnosť Laziomar prevádzkovala aj jediné vysokorýchlostné spojenie. Plavidlo odchádzalo o 6.45 hod., takže obyvatelia ho mohli využiť na cestu na pevninu na pracovné alebo študijné účely, pričom v noci zostávalo na ostrove, aby bolo pripravené pre prípad urgentnej zdravotnej starostlivosti.

2.3.1.2. Rozpočet a trvanie

(44) V tabuľke 2 sú uvedené ročné náhrady vyplatené spoločnosti Laziomar Talianskom v období 2011 – 2013:

Tabuľka 2

Náhrady poskytnuté za roky 2011 – 2013 (v EUR)

Rok	Vyplatené náhrady
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) V pôvodnom dohovore sa stanovuje vyplácanie ročnej náhrady za služby vo verejnom záujme takto: úvodný preddavok sa platí v marci každého roka a rovná sa 70 % náhrady vyplatenej za predchádzajúci rok. Druhá platba vykonaná v júni sa rovná 20 % náhrady. Rozdiel medzi vyplatenými sumami a deficitom medzi prevádzkovými nákladmi a príjmami v aktuálnom roku predstavuje zostatok, ktorý sa vyplatí do 30. novembra. Ak by sa ukázalo,

že spoločnosť Laziomar dostala sumu vyššiu ako čisté náklady na poskytované služby (príjmy mínus straty), podľa pôvodného dohovoru musí rozdiel vrátiť. ([21])

– Náhrady poskytnuté v rokoch 2011 – 2013

(46) Prezidentským dekrétom č. 501 z 1. júna 1979 (ďalej len „dekrét č. 501/79“) sa špecifikujú rôzne prvky (príjmy a náklady), ktoré vstupujú do výpočtu dotácie vyplácanej prevádzkovateľom námorných služieb vo verejnom záujme. Zákonom č. 856 z 5. decembra 1986 (ďalej len „zákon č. 856/86“) sa okrem toho stanovili určité zmeny systému záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme v Taliansku. V súvislosti so spojeniami s malými a veľkými ostrovmi sa jeho článkom 11 zmenili kritériá výpočtu náhrad za služby vo verejnom záujme. Dotácia sa skutočne musela vypočítať na základe rozdielu medzi príjmami a nákladmi spojenými so službou, ako sa určil s odkazom na priemerné a objektívne parametre, a musela zahŕňať primeranú návratnosť investovaného kapitálu. V článku 11 sa takisto stanovuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme museli zahŕňať zoznam dotovaných trás, frekvenciu a druhy lodí, ktoré sa majú používať. Dotácie mali schvaľovať zodpovední ministri. Zásady stanovené v prezidentskom dekréte č. 501/79 a zákone č. 856/86 sa zohľadnili v pôvodných dohovoroch.

(47) Od roku 2010 sa náhrady za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu určovali uplatnením novej metodiky stanovenej v smernici CIPE ([22]) z 9. novembra 2007 s názvom Kritériá pre vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dynamika cestovného v sektore námornej kabotáže vo verejnom záujme (ďalej len „smernica CIPE“) ([23]). Podľa preambuly bola smernica CIPE vydaná vzhľadom na privatizáciu verejných spoločností prevádzkujúcich námorné služby v režime služieb vo verejnom záujme ([24]). Ustanovenia smernice CIPE sa na služby prevádzkované spoločnosťami skupiny Tirrenia Group uplatňovali od roku 2010, čiže aj pred nadobudnutím platnosti príslušných nových dohovorov a zmlúv o službách vo verejnom záujme po príslušnej privatizácii.

(48) Metóda stanovená v smernici CIPE umožňuje podnikom prevádzkujúcim námorné služby vo verejnom záujme dosiahnuť primeranú návratnosť. Miera návratnosti kapitálu sa počíta na základe vážených priemerných kapitálových nákladov (ďalej len „WACC“).

(49) Požadovaná rentabilita vlastného kapitálu ([25]) sa vypočíta pomocou modelu oceňovania kapitálových aktív (ďalej len „CAPM“). Na základe modelu oceňovania kapitálových aktív sú náklady na vlastný kapitál odvodené ako funkcia i) bezrizikovej sadzby; ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu podniku v pomere k akciovému trhu) a iii) rizikovej prirážky na vlastný kapitál pridelenej akciovému trhu.

(50) Náklady na vlastný kapitál by sa vypočítali najmä tak, že na mieru návratnosti bezrizikových činností by sa uplatnila prirážka za znášanie rizika navyše. Táto prirážka sa vypočíta ako riziková prirážka trhu vynásobená jeho koeficientom beta, ktorým sa meria, aká riziková je konkrétna činnosť v pomere k trhu.

(51) Podľa smernice CIPE miera návratnosti bezrizikových činností zodpovedá priemernému hrubému výnosu z referenčných desaťročných dlhopisov s odkazom na predchádzajúcich dvanásť mesiacov, za ktoré existujú dostupné údaje.

(52) V smernici CIPE sa stanovuje trhová riziková prirážka 4 %. V prípade služby, ktorá sa neprevádzkuje výhradne, sa však predpokladané vyššie riziko, ktoré znáša prevádzkovateľ, odmeňuje tak, že k trhovej rizikovej prirážke sa pripočíta 2,5 % navyše.

([21]) Po 25. novembri 2010 sa rozhodnutím medziministerskej konferencie ministerstva infraštruktúry a dopravy, ministerstva hospodárstva a financií a ministerstva hospodárskeho rozvoja pre určenie ročnej dotácie stanovenej podľa článku 11 zákona č. 856/1986 (ďalej len „medziministerská konferencia“) akákoľvek suma nadmernej kompenzácie odpočíta z budúcich preddavkov dotácií.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (ďalej len „GURI“) č. 50 z 28. februára 2008.

([24]) Podľa článku 1 bodu 999 zákona č. 296 z 27. decembra 2006 a článku 1 písm. e) zákonného dekrétu č. 430/1997.

([25]) Požadovaná miera návratnosti pre kapitálového investora vzhľadom na rizikový profil podniku a súvisiace peňažné toky.

(53) V praxi však výška náhrad vyplatených spoločnosti Laziomar nemôže presiahnuť strop 10 030 606 EUR ročne stanovený zákonom z roku 2009 (pozri odôvodnenie 30). Hoci zákonom z roku 2009 sa stanovujú horné hranice ročných náhrad vyplatených všetkým spoločnostiam skupiny Tirrenia Group za prevádzku námorných služieb, na ktoré sa vzťahuje režim služieb vo verejnom záujme, smernica CIPE zároveň obsahuje určité ochranné opatrenia, ktoré týmto prevádzkovateľom umožňujú dostatočné pokrytie ich prevádzkových nákladov. Vzhľadom na uvedené sa náhrady vyplatené v rokoch 2012 a 2013, ako sa uvádza v tabuľke 2, zvýšili tak, aby pokrývali celkové náklady na služby vo verejnom záujme v uvedených rokoch.

(54) Podľa smernice CIPE musia byť najmä rozsah služieb, maximálne cestovné stanovené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme a skutočne poskytnuté náhrady vymedzené tak, aby sa pokryli všetky prípustné náklady poskytovateľa služieb. Uplatňuje sa tento vzorec:

$$VA(RSP) + VA[AI(X)] = VA(CA),$$

kde:

— VA(RSP) je diskontovaná hodnota náhrad za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme,

— VA[AI(X)] je diskontovaná hodnota iných príjmov (príjmy z cestovného a iné),

— VA(CA) je diskontovaná hodnota prípustných prevádzkových nákladov, splátok dlhu a návratnosti investovaného kapitálu.

(55) V prípade, že uvedená rovnica neplatí, mohol by sa zmenšiť rozsah dotovaných činností, prípadne by sa preskúmala organizácia služieb (napr. druh lodí) alebo by sa upravilo obmedzenie cestovného.

(56) Okrem toho sa každoročne upravuje strop cestovného platný pre každú službu, očistený od daní a prístavných poplatkov, a to na základe vzorca na výpočet hornej hranice cien takto:

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

kde:

— ΔT je ročná percentuálna zmena stropu cestovného,

— ΔP je miera inflácie za referenčné obdobie,

— X je skutočná ročná miera úpravy stropu cestovného stanovená v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorá počas trvania zmluvy zostáva konštantná.

(57) V smernici CIPE sa zároveň špecifikuje, že strop cestovného sa môže upraviť, aby sa v ňom zohľadňovali zmeny nákladov na palivo, pričom ako referenčná hodnota sa použijú štandardné verejne dostupné ceny.

2.3.2. *Privatizácia spoločnosti Laziomar*

(58) Región Lazio 13. februára 2013 uverejnil na svojom webovom sídle výzvu na predkladanie ponúk na predaj spoločnosti Laziomar a poskytovanie kompenzácie za služby vo verejnom záujme na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na námorných trasách, ktoré sú uvedené v odôvodnení 43 ([26]). Toto oznámenie bolo uverejnené aj v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([27]), v Úradnom vestníku Talianskej republiky ([28]) a v štyroch celoštátnych a miestnych talianskych denníkoch.

(59) Taliansko si zvolilo formu užšieho postupu verejného obstarávania, ako sa uvádza v článku 55 ods. 6 Kódexu pre verejné obstarávanie – legislatívneho dekrétu č. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). Zvoleným kritériom na vyhodnotenie ponúk bola ekonomicky najvýhodnejšia ponuka.

(60) S cieľom dosiahnuť čo najväčšiu účasť na postupe verejného obstarávania sa vo výzve na predkladanie ponúk uchádzačom výslovne umožnila spoločná účasť prostredníctvom dočasných zoskupení uchádzačov, konzorcií alebo Európskych zoskupení hospodárskych záujmov (ďalej len „EZHZ“).

([26]) www.regione.lazio.it.
([27]) Ú. v. S/149, 4.8.2012.
([28]) GURI č. 91, 6.8.2012.

2.3.2.1. Postup predaja a konečné zadanie zákazky

(61) Po uverejnení výzvy na predkladanie ponúk a pred uplynutím lehoty vyjadrilo záujem zúčastniť sa na postupe verejného obstarávania osem strán (konkrétne: 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, ktorá v súčasnosti pôsobí pod názvom Liberty Lines) a predložilo informácie potrebné na uskutočnenie kvalitatívneho výberu v prvej fáze postupu. Siedmim z týchto účastníkov (okrem Blu Navy Cruise & Tour S.r.l.) bolo umožnené postúpiť do ďalšej fázy, pričom boli vyzvaní, aby do 16. mája 2013 predložili ponuku.

(62) Súčasťou výzvy na predkladanie ponúk bol návrh novej desaťročnej zmluvy, ktorú mali podpísať úspešný uchádzač a región Lazio, a uvádzali sa v nej aj podrobnejšie informácie o postupe verejného obstarávania Vo výzve sa konkrétne uvádzalo, že zmluva o poskytovaní služieb sa vyberie na základe ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, pričom za cenu sa priznáva 30 bodov a za technické kvalifikácie 70. Pokiaľ ide o predajnú cenu spoločnosti Laziomar, vo výzve sa uvádzala pevne stanovená suma 2 272 000 EUR vypočítaná na základe nezávislej štúdie, v ktorej sa posudzovala celková hodnota aktív spoločnosti Laziomar (pozri odôvodnenia 66 a 67). O tejto cene nebolo možné rokovať, a preto nepodliehala finančným ponukám uchádzačov.

(63) Z tohto dôvodu museli všetci potenciálni uchádzači uvedenú pevne stanovenú predajnú cenu spoločnosti Laziomar zahrnúť do svojej finančnej ponuky, pričom región Lazio si mal vybrať ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku v rámci celého verejného obstarávania na základe ceny a ďalších, najmä technických kritérií týkajúcich sa služby, ako sa to stanovuje vo výzve (pozri odôvodnenie 62).

(64) Pred uplynutím lehoty predložila ponuku spoločnosť CLN. Preskúmali sa jej špecifikácie a bola vyhodnotená pozitívne. Nebola predložená žiadna ďalšia ponuka.

(65) Ponuka na privatizáciu spoločnosti Laziomar a prevádzku služieb námornej dopravy bola teda zadaná spoločnosti CLN (pozri oddiel 2.3.3).

2.3.2.2. Kúpna zmluva

(66) Kúpna zmluva bola uzavretá 30. decembra 2013 a stanovuje sa v nej prevod akcií spoločnosti Laziomar na spoločnosť CLN za pevne stanovenú cenu 2 272 000 EUR na základe nezávislého odborného posúdenia zadaného na vypracovanie regiónom Lazio.

(67) V tejto sume sa odráža najmä hodnota dlhodobého hmotného majetku (pozostávajúceho zo štyroch plavidiel, ako aj priemyselného a obchodného vybavenia) a hodnota predaja cestovných lístkov na ostrov Ventotene, ako sa uvádza v súvahe spoločnosti k 1. júnu 2011.

(68) Podľa článku 4 kúpnej zmluvy je spoločnosť CLN povinná oznámiť regiónu Lazio každý budúci predaj akcií spoločnosti Laziomar tretím stranám, pričom v takom prípade však bude spoločnosť CLN spoločne s novým kupujúcim spoločnosti Laziomar naďalej niesť zodpovednosť za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o poskytovaní služieb.

2.3.2.3. Konanie na vnútroštátnej úrovni

(69) Výsledkom postupu verejného obstarávania, na základe ktorého spoločnosť CLN nadobudla spoločnosť Laziomar a uzatvorila zmluvu o službách vo verejnom záujme, bol spor na regionálnom správnom súde Lazia (ďalej len „TAR“).

(70) Spoločnosť Vetor S.r.l. (ďalej len „Vetor“) prevádzkujúca na trase Anzio – Ponza plavidlá na nosných krídlach (linka A1) podala na súde TAR žiadosť o predbežné opatrenie v súvislosti s legitímnosťou postupu verejného obstarávania, ktorá bola zamietnutá uznesením č. 2995/2013. Ten istý súd rozhodoval aj vo veci samej a rozsudkom č. 467/2014 zamietol sťažnosť spoločnosti Vetor. Štátna rada po odvolaní potvrdila uvedené rozhodnutia rozsudkom č. 5421/2018.

2.3.3. *Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Lazio a spoločnosťou Laziomar*

2.3.3.1. Príjemca

(71) Ako sa uvádza v odôvodnení 64, spoločnosť CLN predložila ponuku na novú zmluvu o službách vo verejnom záujme. Po predložení úspešnej ponuky spoločnosť Laziomar (nadobudnutá spoločnosťou CLN, ale so zachovaním samostatnej právnej identity) 15. januára 2014 podpísala novú zmluvu o službách vo verejnom záujme s regiónom Lazio na prevádzku námorných trás.

2.3.3.2. Trasy

(72) Spoločnosť Laziomar poskytuje v rámci režimu služieb vo verejnom záujme služby osobnej, zmiešanej (cestujúci, vozidlá a náklad) a výlučne nákladnej (tovar a osobitný tovar) dopravy na viacerých trasách kabotáže takto:

Tabuľka 3

Sieť trás prevádzkovaných spoločnosťou Laziomar podľa novej zmluvy o poskytovaní služieb

Formia – Ponza (trajekt – zmiešané služby) – linka T1
Formia – Ventotene (trajekt – zmiešané služby) – linka T2
Terracina – Ponza [trajekt – zmiešané služby a služby nákladnej dopravy ([1])] –linka T3
Terracina – Ventotene (trajekt – služby nákladnej dopravy) – linka T4
Anzio – Ponza (plavidlo na nosných krídlach – služby osobnej dopravy) –linka A1
Formia – Ponza (plavidlo na nosných krídlach – služby osobnej dopravy) –linka A2
Formia – Ventotene (plavidlo na nosných krídlach – služby osobnej dopravy) – linka A3
([1]) Niektoré plavby na tejto linke sú len nákladné (pozri tabuľku 9).

2.3.3.3. Trvanie

(73) Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Lazio a spoločnosťou Laziomar je uzavretá na desať rokov (2014 – 2024).

2.3.3.4. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

(74) Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má plniť spoločnosť Laziomar, sa týkajú okrem iného obsluhovaných prístavov, druhu a kapacity plavidiel pridelených na prevádzkované námorné trasy, frekvencie poskytovania služieb a maximálneho cestovného.

2.3.3.5 Ustanovenia o náhradách a konečné zadanie zákazky

(75) Základná ročná odmena na základe postupu verejného obstarávania týkajúca sa náhrad podľa novej zmluvy za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na námorných trasách uvedená v odôvodnení 43 bola stanovená regiónom Lazio na úrovni 14 300 550 EUR a revidovaná smerom nadol. Jej výška bola napokon pevne stanovená na úrovni 12 752 074 EUR (celkovo 127 520 740 EUR za desaťročné zmluvné obdobie).

(76) Podľa článku 6 zmluvy môže región Lazio upraviť náhrady smerom nahor alebo nadol na základe toho, koľko plavieb sa v priebehu každého roka v skutočnosti uskutočnilo. Na úroveň náhrad to nemá vplyv, ak sa za rok uskutoční maximálne o 3 % viac alebo menej plavieb, ako bolo zmluvne dohodnutých. V prípade zmien smerom nahor alebo nadol, ktoré presahujú uvedené 3 %, sa náhrady príslušne upravia tak, že sa vynásobí počet plavieb uskutočnených navyše alebo neuskutočnených plavieb jednotkovou cenou, ako sa to uvádza v ponuke. V roku 2017 sa v zmluve o poskytovaní služieb upravila úroveň náhrad na sumu 13 524 536 EUR.

(77) Táto suma náhrad sa určila na základe metodiky stanovenej v smernici CIPE (pozri odôvodnenia 47 až 57). Ochranné opatrenia stanovené v smernici CIPE sa zohľadnili v novej zmluve o poskytovaní služieb.

(78) V zmluve o poskytovaní služieb sa stanovuje platba náhrady, ktorá nepresahuje sumu nevyhnutnú na pokrytie čistých nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (hospodársko-finančná rovnováha). Pre prípad odchýlok od tejto zmluvnej rovnováhy sa v článku 25 zmluvy o poskytovaní služieb stanovuje mechanizmus na obnovenie rovnováhy, v rámci ktorého sa hodnotia všetky parametre súvisiace s platbou náhrady. Ak by sa teda preukázalo, že suma náhrady v dôsledku podstatnej zmeny ([29]) hospodárskych parametrov, na ktorých sa zakladá, nepostačuje na pokrytie všetkých nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, v novej zmluve o poskytovaní služieb sa umožňuje revízia kľúčových parametrov náhrady, a to konkrétne: i) systému cestovného; ii) úrovne ponúkaných služieb vo verejnom záujme; iii) úrovne ročných cenových stropov a iv) kapitálovej účasti na investíciách.

(79) Podľa článku 4 (odsekov 4 až 6) zmluvy o poskytovaní služieb sa náhrady vyplatené prevádzkovateľovi znížia o 80 % v prípade prerušenia poskytovania služieb z dôvodu zamestnaneckých štrajkov a o 30 % v prípade ostatných nepredvídaných udalostí, pričom neposkytnutie služieb za iných okolností, ako sú štrajky alebo nepredvídané udalosti, by malo podľa článku 9 zmluvy o poskytovaní služieb za následok zaplatenie sankcií.

(80) Podľa článku 22 zmluvy o poskytovaní služieb prevádzkovateľ musí zaviesť systém technického, hospodárskeho a riadiaceho monitorovania, v súlade s ktorým sa ročné výkazy ziskov a strát týkajúce sa služieb poskytovaných na základe zmluvy o poskytovaní služieb zasielajú regionálnym orgánom na overenie.

(81) Na základe článku 4 ods. 2 zmluvy o poskytovaní služieb sa ročné náhrady vyplatené spoločnosti Laziomar odhadujú na sumu 12 752 074 EUR. Skutočná cena, ktorá sa má vyplatiť spoločnosti Laziomar, sa však podľa článku 4 ods. 3 zmluvy o poskytovaní služieb stanovuje na základe skutočne poskytnutých služieb (t. j. ide o cenu za míľu každej trasy), pričom sa zohľadnia príslušné riziká (obchodné aj priemyselné) uvedené v zmluve (napr. zníženie náhrad v prípade, ak spoločnosť nevypláva, sankcie v prípade neposkytovania služieb atď.).

(82) V tabuľke 4 sa uvádzajú náhrady, ktoré boli pevne stanovené v rámci postupu verejného obstarávania na celé zmluvné obdobie, a náhrady, ktoré boli skutočne vyplatené spoločnosti Laziomar za obdobie 2014 – 2019 po zohľadnení zmien týkajúcich sa plavieb podľa článku 6 zmluvy o poskytovaní služieb.

Tabuľka 4

Náhrady pevne stanovené a vyplatené spoločnosti Laziomar podľa novej zmluvy o poskytovaní služieb (v EUR) za roky 2014 – 2019

Rok	Pevne stanovené náhrady(EUR)	Vyplatené náhrady (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]) V článku 25 ods. 2 sa uvádza: „Kladnú alebo zápornú odchýlku v rámci hospodárskej a finančnej rovnováhy môže spôsobiť:
a) neefektívne riadenie;
b) nepresné oznámenie skutočne poskytnutých služieb zo strany spoločnosti Laziomar na účely stanovenia ročnej ceny;
c) mimoriadne nepriaznivé podmienky na trhu, na ktoré spoločnosť Laziomar nemá dosah, v dôsledku ktorých sa zhoršia prevádzkové podmienky, a tým aj zvýšia prevádzkové náklady alebo znížia príjmy z cestovného, čo vedie k poklesu príjmov pred započítaním úrokov a daní o viac ako 10 %;
d) finančné poplatky;
e) zmeny legislatívnych a regulačných ustanovení, ktorými sa stanovia nové podmienky výkonnosti služby poskytovanej podľa zmluvy;
f) nové investície, ktoré vyžaduje región a ktoré sa majú vykonať za verejné prostriedky stanovené v článku 19;
g) zmena systému cestovného uvedeného v článku 3;
h) mimoriadne nepriaznivé podmienky na trhu, ktoré vedú k zvýšeniu príjmov pred započítaním úrokov a daní o viac ako 10 %;
i) zvýšenie jednotkových personálnych nákladov v dôsledku povinností vyplývajúcich z CCNL [celoštátnej kolektívnej zmluvy pre zamestnancov] a ďalšieho podnikového vyjednávania;
j) obchodná politika uplatňovaná spoločnosťou Laziomar až do maximálnych úrovní stanovených v prílohe G k tejto zmluve.“ (Neoficiálny preklad Komisie)

2.3.4. *Priorita kotvenia*

(83) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa stanovilo, že s cieľom zaručiť územnú kontinuitu s ostrovmi a vzhľadom na ich záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme si spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar zachovajú kotvenie, ktoré im už bolo pridelené, a prioritu v prideľovaní nových intervalov v súlade s postupmi, ktoré stanovia orgány námornej dopravy podľa zákona č. 84 z 28. januára 1994 a talianskeho námorného kódexu.

2.3.5. *Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010*

(84) Zákonom z roku 2010 sa pre podniky bývalej skupiny Tirrenia Group stanovila možnosť dočasne použiť finančné prostriedky, ktoré už boli pridelené ([30]) na modernizáciu flotily, na pokrytie naliehavých potrieb likvidity. Podniky bývalej skupiny Tirrenia Group, ktoré túto možnosť využili, však museli tieto vyhradené finančné prostriedky doplniť, aby mohli stále vykonávať potrebnú modernizáciu svojich lodí. Táto modernizácia bola potrebná na splnenie nových medzinárodných bezpečnostných noriem v nadväznosti na Štokholmskú dohodu z roku 1996 ([31]).

(85) Na zaplatenie modernizácie celej skupiny Tirrenia Group bolo konkrétne vyčlenených 23 750 000 EUR, ktoré sa čerpali z dvoch nástrojov ([32]). Spoločnosť Laziomar však ani jeden z týchto dvoch nástrojov nevyužila (pozri odôvodnenie 132).

(86) V článku 1 zákona z roku 2010 sa okrem toho stanovuje aj toto:

a) pôvodné dohovory sa predlžujú od 1. októbra 2010 až do ukončenia procesu privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 31);

b) článok 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, s úpravami zmeneného na zákon z roku 2009, sa mení zavedením odseku 24a. Podľa tohto odseku sú všetky úradné akty a operácie vo vykonávaní ustanovení odsekov 1 – 15 zákona z roku 2009 oslobodené od dane. Uvedené odseky sa týkajú liberalizácie sektora námornej kabotáže privatizáciou skupiny Tirrenia Group vrátane jej prípravného kroku, t. j. prevodu regionálnych spoločností na príslušné regióny;

c) na zabezpečenie kontinuity služby vo verejnom záujme a na podporu procesu privatizácie spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group môžu dotknuté regióny využiť prostriedky fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* (ďalej len „FAS“) ([33]) podľa smernice CIPE č. 1/2009 zo 6. marca 2009 ([34]).

2.4. **Postup v prípade nesplnenia povinnosti 2007/4609**

(87) Po predchádzajúcej komunikácii medzi útvarmi Komisie a Talianskom generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 19. decembra 2008 Taliansku žiadosť o informácie. Táto žiadosť sa okrem iného týkala prehľadu trás v rámci služieb vo verejnom záujme v tom čase a verejnoprávneho poslania, ktoré Taliansko predpokladalo podľa návrhu nových dohovorov. Taliansko bolo ďalej požiadané, aby poskytlo podrobnejšie informácie o plánoch privatizácie skupiny Tirrenia Group.

(88) Taliansko poskytlo podrobnú odpoveď na žiadosť Komisie z 19. decembra 2008 v liste z 28. apríla 2009. Taliansko v uvedenom liste okrem iného uviedlo:

1. predĺženie pôvodných dohovorov do 31. decembra 2009 bolo potrebné na dosiahnutie liberalizácie sektora námornej kabotáže v Taliansku privatizáciou skupiny Tirrenia Group;

([30]) Ako sa stanovuje v článku 19 ods. 13a zákonného dekrétu č. 78/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 102/2009 (ďalej len „zákon č. 102/2009“), a v článku 19b ods. 19 zákona z roku 2009.

([31]) Tieto bezpečnostné normy boli potom podrobne uvedené v smernici Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998, ktorá bola transponovaná legislatívnym dekrétom č. 45 zo 4. februára 2000, v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/24/ES zo 14. apríla 2003, ktorá bola transponovaná legislatívnym dekrétom č. 52 z 8. marca 2005, a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES, ktorá bola transponovaná legislatívnym dekrétom č. 65 zo 14. marca 2005.

([32]) Všetky finančné prostriedky (t. j. 7 000 000 EUR) poskytnuté podľa článku 19b ods. 19 zákona z roku 2009 a 16 750 000 EUR z finančných prostriedkov poskytnutých zákonom č. 102/2009.

([33]) Fond pre nedostatočne využívané oblasti (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je národný fond, z ktorého sa podporuje vykonávanie talianskej regionálnej politiky. Jeho zdroje sú vyhradené najmä pre regióny, ktoré ako také určili talianske orgány.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, č. 137 zo 16. júna 2009.

2. náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté skupine Tirrenia Group boli nevyhnutné na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi prostredníctvom námorných spojení, ktoré súkromní prevádzkovatelia na trhu nezabezpečovali uspokojivým spôsobom;

3. 10. marca 2009 sa ukončil dôkladný proces racionalizácie trás. V tomto procese sa prihliadalo na príslušné sociálne a hospodárske aspekty a aspekty zamestnanosti, ako aj na potrebu zabezpečiť základné spojenia na účely územnej kontinuity, pričom proces zahŕňal konzultácie so šiestimi dotknutými regiónmi. Výsledkom tejto racionalizácie by bolo zníženie čistých nákladov na služby vo verejnom záujme o približne 66 miliónov EUR a nadbytočnosť približne 600 členov posádok v celej skupine Tirrenia Group. Taliansko zároveň pripomenulo, že racionalizáciou z roku 2009 sa dopĺňalo skoršie úsilie (v rokoch 2004, 2006 a 2008) o obmedzenie služieb prevádzkovaných skupinou Tirrenia Group;

4. cieľmi bolo i) zachovať spojenia potrebné na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi a pevninou a medzi nimi a právo na zdravie, štúdium a mobilitu; ii) racionalizovať linky, kde existovali súkromní prevádzkovatelia, ktorí poskytovali rovnaké spojenia v rovnakom časovom období s podobnými zárukami kvality a kontinuity; a iii) racionalizovať letné a vysokorýchlostné spojenia, ktorými sa prepravujú len osoby;

5. Taliansko v liste poskytlo prehľad trás, ktoré spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovali v roku 2008, a zníženého počtu trás, ktoré mali spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovať v roku 2009. Podľa Talianska by tento znížený počet trás tvoril základ nových dohovorov, ktoré sa mali uzavrieť s novými vlastníkmi spoločností skupiny Tirrenia Group.

(89) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 21. decembra 2009 Taliansku list, v ktorom okrem iného poznamenal, že vzhľadom na radikálnu reorganizáciu sektora námornej kabotáže v Taliansku, ako aj na značný sociálny dosah, ktorý by zahŕňala privatizácia, by bolo v prípade, že by sa ponuky realizovali na základe jednoduchej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ponúknutie prepravných spoločností na predaj spolu s takýmito zmluvami prijateľné – v zásade a ako výnimka – na účely zabezpečenia súladu s kritériom nediskriminácie majiteľov lodí Spoločenstva stanoveným v nariadení Rady (EHS) č. 3577/92 ([35]) (ďalej len „nariadenie o námornej kabotáži“). Komisia pripomína, že v nariadení o námornej kabotáži sa od členských štátov nevyžaduje, aby svoje spoločnosti námornej dopravy privatizovali, ale len aby liberalizovali uvedený konkrétny trh.

(90) Komisia 29. januára 2010 ([36]) zaslala formálnu výzvu v súvislosti s nesprávnym vykonávaním nariadenia o námornej kabotáži. Komisia v uvedenom liste pripomenula, že podľa uvedeného nariadenia sa vyžaduje, aby členský štát vždy uzatváral zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo ukladal záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na nediskriminačnom základe vo vzťahu k všetkým majiteľom lodí Únie. V článku 4 ods. 3 tohto nariadenia sa stanovuje, že existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme môžu zostať v platnosti do dátumu uplynutia platnosti príslušnej zmluvy. Komisia však konštatovala, že spoločnosti skupiny Tirrenia Group pokračovali v prevádzkovaní služieb námornej dopravy po uplynutí platnosti príslušných zmlúv o službách vo verejnom záujme (pôvodných dohovorov). Platnosť uvedených dohovorov mala konkrétne uplynúť na konci roka 2008, Taliansko ich však opakovane predĺžilo. Komisia preto vyzvala Taliansko, aby predložilo svoje pripomienky.

(91) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zároveň 29. januára 2010 odpovedal na list Talianska z 22. januára 2010. Generálny riaditeľ zdôraznil, že jeho odpoveď sa týka len súladu s nariadením o námornej kabotáži, a nie otázok štátnej pomoci. Na tomto základe generálny riaditeľ uviedol, že odôvodnenia poskytnuté v súvislosti s niektorými trasami boli dostatočné na odstránenie pochybností, ktoré boli vyjadrené predtým. Generálny riaditeľ pripomenul, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu vzťahovať len na trasy, v prípade ktorých existuje zlyhanie trhu.

(92) Na formálnu výzvu Komisie z 29. januára 2010 Taliansko odpovedalo 29. marca 2010.

(93) Taliansko 10. septembra 2010 na stretnutí *ad hoc* informovalo Komisiu, že došlo aj k oneskoreniu súťažného konania v súvislosti so zmluvou, ktorá sa okrem iného týka aj trás na Pontinských ostrovoch prevádzkovaných v danom čase spoločnosťou Caremar. Následne sa zákonom č. 163 z 1. októbra 2010 pôvodné dohovory ďalej predĺžili až do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 31).

([35]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7 decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

([36]) Formálna výzva bola prijatá 28. januára 2010, Taliansku však bola oznámená až nasledujúci deň.

(94) Komisia vzhľadom na tento vývoj zaslala 24. novembra 2010 doplňujúcu formálnu výzvu. V tejto výzve Komisia zdôrazňuje toto:

a) platnosť pôvodného dohovoru, ktorý sa okrem iného týkal spoločnosti Caremar, bola automaticky predĺžená bez súťažného konania;

b) zatiaľ čo sa ďalej uplatňovali predmetné zmluvy o službách vo verejnom záujme, dokončené nebolo nijaké súťažné konanie, a to okrem iného ani v prípade spoločnosti Caremar;

c) vyhradila si právo v prípade potreby vydať odôvodnené stanovisko (so zohľadnením prípadných pripomienok Talianska).

(95) Komisia prijala 21. júna 2012 odôvodnené stanovisko k oneskoreniu privatizácie troch spoločností (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalej skupiny Tirrenia Group. Keďže postupy verejného obstarávania v prípade ostatných troch spoločností (Tirrenia, Toremar a Siremar) boli dokončené v roku 2011 ([37]), odôvodnené stanovisko sa na dané spoločnosti nevzťahovalo. Komisia konštatovala, že Taliansko nevyhlásilo súťažné konania na uzavretie zmluvy o službách námornej kabotáže vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovala okrem iných spoločnosť Laziomar, viac ako tri roky po riadnom uplynutí platnosti príslušných pôvodných dohovorov. Tieto dohovory boli predlžované automaticky a na neurčito, čím sa iným majiteľom lodí Únie zabránilo v súťaži o uzavretie týchto zmlúv.

(96) Taliansko odpovedalo na odôvodnené stanovisko 8. augusta 2012, pričom uviedlo, že oznámenia o vyhlásení verejného obstarávania na výber spoločnosti, ktoré budú poverené plnením nových zmlúv o službách vo verejnom záujme, boli alebo budú uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Konkrétne v prípade spoločnosti Laziomar bolo oznámenie zaslané na uverejnenie 1. augusta 2012.

(97) Novým vlastníkom spoločnosti Laziomar sa 14. januára 2014 stala spoločnosť CLN, ktorá podpísala desaťročnú zmluvu o službách vo verejnom záujme na spojenia s Pontinskými ostrovmi.

(98) Taliansko listom z 15. júla 2016 informovalo Komisiu, že privatizácia všetkých spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group bola dokončená. Komisia 8. decembra 2016 rozhodla o ukončení postupu v prípade nesplnenia povinnosti.

3. DÔVODY NA ZAČATIE A ROZŠÍRENIE POSTUPU

3.1. **Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Laziomar a Talianskom** ([38])

3.1.1. *Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark a existencia pomoci*

(99) Komisia vo svojom rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uvedených v dohovoroch so všetkými spoločnosťami bývalej skupiny Tirrenia Group nebolo dostatočne jasné a Komisia preto nemohla dospieť ku konečnému záveru, či obsahovalo zjavnú chybu. Komisia v tejto fáze najmä nemala úplný prehľad o skutočných záväzkoch uložených v súvislosti s prevádzkou trás, a to aj na Pontinských ostrovoch, v porovnaní so službami, ktoré ponúkala na niektorých týchto trasách konkurencia.

(100) Komisia prijala predbežné stanovisko, že druhá podmienka rozsudku vo veci Altmark ([39]) bola splnená, keďže parametre, ktoré boli základom výpočtu náhrad, boli stanovené vopred a spĺňali požiadavky transparentnosti. Komisia najmä konštatovala, že tieto parametre sú opísané v pôvodných dohovoroch (v prípade náhrad za rok 2009) a v smernici CIPE (v prípade náhrad od roku 2010).

([37]) Aj keď k formálnemu prevodu vlastníctva spoločností Tirrenia, Toremar a Siremar prišlo až v roku 2012.

([38]) Rozhodnutie z roku 2011 obsahuje dôvody začatia postupu, a to aj vo vzťahu k pomoci vyplatenej šiestim spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group na základe pôvodných dohovorov. V čase prijatia rozhodnutia z roku 2011 (5. októbra 2011) boli už námorné služby na trasách na Pontinských ostrovoch prevedené zo spoločnosti Caremar na spoločnosť Laziomar (1. júna 2011). Hoci sa v rozhodnutí z roku 2011 výslovne neodkazuje na spoločnosť Laziomar, predbežné posúdenie pôvodného dohovoru vykonané Komisiou vo vzťahu k uvedeným trasám sa rovnako týka aj spoločnosti Laziomar ako nového prevádzkovateľa uvedených trás.

([39]) Pozri rozsudok z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Komisia sa však domnievala, že tretia podmienka rozsudku vo veci Altmark zrejme nebola splnená a že prevádzkovatelia mohli za plnenie úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme získať nadmerné náhrady. Komisia vyjadrila pochybnosti predovšetkým v súvislosti s primeranosťou náhrad vyplatených spoločnostiam bývalej skupiny spoločností Tirrenia Group od roku 2009, keďže jednoznačné vymedzenie záväzkov uložených uvedeným spoločnostiam chýbalo. Podobne Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa v rizikovej prirážke 6,5 %, ktorá sa uplatňuje od roku 2010, zohľadňuje primeraná úroveň rizika, keďže *prima facie* sa zdá, že prevádzkovatelia neprevzali riziká, ktoré sa bežne znášajú pri prevádzke takýchto služieb.

(102) Komisia takisto prijala predbežné stanovisko, že štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark nebola splnená, keďže predĺženie pôvodného dohovoru nebolo predmetom postupu verejného obstarávania. Komisia okrem toho konštatovala, že jej neboli doručené nijaké dôkazy na podporu argumentu, že prevádzkovatelia v skutočnosti poskytovali dotknuté služby verejnosti za najnižšiu cenu.

(103) Komisia preto v rozhodnutí z roku 2011 dospela k predbežnému záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené prevádzkovateľom počas obdobia predĺženia pôvodných dohovorov predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia navyše zastávala názor, že táto pomoc by sa mala považovať za novú pomoc.

3.1.2. *Zlučiteľnosť*

(104) Komisia prijala v rozhodnutí z roku 2011 predbežné stanovisko, že náhrady za služby vo verejnom záujme za roky 2009 – 2011 nepatria do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([40]) a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([41]). Komisia preto posudzovala toto opatrenie priamo podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ a dospela k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené platné podmienky zlučiteľnosti.

(105) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 konštatovala, že 31. januára 2012 nadobudol účinnosť nový balík opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu pozostávajúci z rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([42]) a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([43]). Komisia však prijala predbežné stanovisko, že náhrady za služby vo verejnom záujme na základe predĺženia pôvodných dohovorov nemožno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom a oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(106) Zákonom z roku 2010 sa stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov od 30. septembra 2010 až do ukončenia procesu privatizácie. Náhrada, ktorú spoločnosť Laziomar dostala od 1. júna 2011 až do svojej privatizácie, sa preto mohla posudzovať na základe rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

3.2. **Privatizácia spoločnosti Laziomar**

(107) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 vyjadrila pochybnosti, či bol postup verejného obstarávania na predaj spoločnosti Laziomar dostatočne transparentný a bezpodmienečný na to, aby sa zabezpečilo uskutočnenie predaja za trhovú cenu.

(108) Komisia sa domnievala, že určité podmienky uložené v privatizácii mohli viesť k obmedzeniu počtu uchádzačov a/alebo ovplyvniť predajnú cenu. Komisia zopakovala svoju ustálenú prax týkajúcu sa predaja aktív štátom vlastnených podnikov štátom (alebo v tomto prípade pripísateľného štátu): nehospodárske hľadiská, na ktoré by súkromný predávajúci neprihliadal, akými sú dôvody verejnej politiky, požiadavky na zamestnanosť alebo regionálny rozvoj, poukazujú na existenciu štátnej pomoci, ak sa nimi potenciálnemu kupujúcemu ukladajú zaťažujúce povinnosti, a preto zodpovedajú za zníženie predajnej ceny.

([40]) Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

([41]) Rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4).

([42]) Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 ZFEÚ na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

([43]) Oznámenie Komisie: Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme.

(109) Komisia sa takisto domnievala, že takzvané finančné požiadavky stanovené v rámci postupu verejného obstarávania týkajúceho sa spoločnosti Laziomar skutočne narušili verejné obstarávanie, pretože sa nimi potenciálni uchádzači obmedzili na existujúce námorné spoločnosti, keďže v tomto prípade bola na predaj samotná spoločnosť spojená so zmluvou o službách vo verejnom záujme ([44]).

(110) Podobne sa Komisia domnievala, že technické ponuky sa bodovo hodnotili, pričom boli považované za dôležitejšie ako ekonomické ponuky (pozri odôvodnenie 62), zatiaľ čo cena akcií bola pevne stanovená subjektmi verejného sektora.

(111) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k predbežnému záveru, že postup privatizácie spoločnosti Laziomar nebol dostatočne transparentný a bezpodmienečný, aby sám osebe zabezpečil uskutočnenie predaja za trhovú cenu a získanie najvyššej ceny za akcie. Komisia preto v tejto fáze nemohla vylúčiť, že kupujúcemu sa poskytla hospodárska výhoda.

(112) Komisia sa na základe informácií dostupných v čase vydania rozhodnutia z roku 2012 takisto domnievala, že akákoľvek pomoc, ku ktorej mohlo dôjsť počas procesu privatizácie, by bola nezlučiteľná.

3.3. **Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Lazio a spoločnosťou Laziomar**

3.3.1. *Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark, existencia pomoci a zlučiteľnosť*

(113) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 prijala predbežné stanovisko, že náhrady vyplatené spoločnosti Laziomar nespĺňajú kritériá stanovené v rozsudku vo veci Altmark, a preto predstavovali pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia k tomuto záveru dospela vzhľadom na tieto skutočnosti: i) konkurenti, ktorí podľa všetkého ponúkali podobné služby, pôsobili aspoň na niektorých trasách prevádzkovaných spoločnosťou Laziomar, pričom Komisia nemala k dispozícii dostatočné informácie, ktoré by jej umožnili dospieť k záveru o tom, či služby všeobecného hospodárskeho záujmu odrážali skutočnú potrebu služieb vo verejnom záujme, ktorú nemohli uspokojiť samotné trhové sily; ii) výpočet kompenzácie podľa smernice CIPE zrejme viedol k vyplateniu nadmernej kompenzácie prevádzkovateľovi za poskytovanie služieb vo verejnom záujme, a to z tých istých dôvodov, aké sa uvádzajú v rozhodnutí z roku 2011, a iii) štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark nebolo podľa všetkého dodržané, keďže služba vo verejnom záujme bola obstaraná pod podmienkou, že úspešný uchádzač nadobudne spoločnosť Laziomar ako celok. Komisia sa domnievala, že keby zmluva o službách vo verejnom záujme nebola podmienená kúpou spoločnosti, mohla pre verejnosť predstavovať nižšie náklady.

3.3.2. *Zlučiteľnosť*

(114) V súvislosti so zlučiteľnosťou náhrad pre spoločnosť Laziomar Komisia skonštatovala, že na základe informácií, ktoré poskytli talianske orgány, rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 zrejme nie je uplatniteľné. V každom prípade Komisia nemohla dospieť k záveru o uplatňovaní rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, pretože v tejto fáze jej nebola poskytnutá podpísaná zmluva. Komisia nedostala žiadne informácie (napr. o počte cestujúcich prepravených za predchádzajúce dva roky predchádzajúce roku poverenia), na základe ktorých by mohla preskúmať zostávajúce podmienky týkajúce sa zlučiteľnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Komisia potom pomoc posudzovala na základe rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, dospela však k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené podmienky rámca týkajúce sa zlučiteľnosti, a vyzvala Taliansko, aby preukázalo, že to tak bolo.

3.4. **Priorita kotvenia**

(115) Komisia v rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že pokiaľ priorita kotvenia nie je spoplatňovaná, opatrenie predstavuje zákonné zvýhodnenie, ktoré nezahŕňa žiadny prevod štátnych zdrojov, a preto sa nemôže označiť za štátnu pomoc. Ak je prípadne priorita kotvenia spoplatňovaná, Komisia sa domnievala, že pokiaľ spoločnosť Laziomar poskytuje skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu a táto priorita sa poskytuje len v súvislosti s trasami, ktoré sú predmetom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, neviedlo by to k dodatočnej hospodárskej výhode, keďže by to priamo súviselo s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia napriek tomu vyzvala Taliansko a tretie strany, aby poskytli ďalšie informácie o tomto opatrení.

([44]) Vo výzve na predkladanie ponúk sa uvádzalo, že celkový obrat potenciálnych uchádzačov zo sektora námornej dopravy za predchádzajúce tri roky nemôže byť nižší ako 60 miliónov EUR.

(116) Keďže vznikli pochybnosti o zákonnosti poslania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, Komisia nemohla dospieť k záveru o zlučiteľnosti opatrenia, ak by malo ísť o pomoc.

3.5. **Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010**

(117) Komisia v rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že všetky opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar. Tieto opatrenia zahŕňali: 1. možnosť využiť finančné prostriedky, ktoré boli vyčlenené na modernizáciu lodí, na účely likvidity; 2. oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie a 3. možnosť využiť zdroje z fondu FAS. Komisia vyzvala Taliansko, aby objasnilo, či a akým spôsobom bolo každé z týchto opatrení nevyhnutné na poskytovanie služby vo verejnom záujme.

(118) Komisia takisto prijala predbežné stanovisko, že tieto opatrenia pravdepodobne predstavujú prevádzkovú pomoc, ktorou sa znižovali náklady, ktoré by spoločnosť Laziomar a ostatné spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group museli inak znášať samy, a preto by sa uvedené opatrenia mali považovať za nezlučiteľné s vnútorným trhom.

4. **PRIPOMIENKY TALIANSKA**

4.1. **K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu**

(119) Taliansko poskytlo zoznam trás (podložený príslušnou právnou dokumentáciou) prevádzkovaných spoločnosťou Caremar a následne spoločnosťou Laziomar, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako aj informácie o sezónnej frekvencii a cestovných poriadkoch, konkurenčnom prostredí a dôvodoch, ktoré viedli k uloženiu uvedených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(120) Pokiaľ ide o existenciu skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, Taliansko konštatovalo, že uvedené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme boli stanovené s cieľom zachovať územnú kontinuitu a spojenie ostrovov s pevninou, ako aj zabezpečiť dodávky tovaru, najmä osobitného tovaru potrebného na riadne fungovanie verejných a sociálnych služieb na ostrovoch. Uvedená služba prispieva aj k hospodárskemu rozvoju ostrovov, počas celého roka zabezpečuje základné potreby ostrovných spoločenstiev v oblasti mobility, ako aj dodržiavanie ústavného práva na územnú kontinuitu. ([45])

(121) Pokiaľ ide o konkurenčné prostredie, Taliansko predložilo informácie, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Laziomar je jediným celoročným prevádzkovateľom na týchto linkách, zatiaľ čo konkurencia existuje len na niektorých linkách počas sezóny. Vzhľadom na to Taliansko zastáva názor, že služba poskytovaná spoločnosťou Laziomar je nenahraditeľná a že záruku územnej kontinuity nemožno zachovať len na základe samotných trhových síl.

4.2. **K privatizácii spoločnosti Laziomar**

4.2.1. *K predajnej cene spoločnosti Laziomar*

(122) Podľa Talianska bol súčasťou privatizácie spoločnosti Laziomar prevod celého základného imania spoločnosti prostredníctvom postupu verejného obstarávania, ktorý uskutočnil región Lazio. Súčasťou tohto konania bolo zároveň aj poverenie na poskytovanie námorných služieb vo verejnom záujme na Pontinských ostrovoch na obdobie 10 rokov s cieľom zachovať územnú kontinuitu.

(123) Región Lazio zadal vypracovanie nezávislého odborného posúdenia (pozri odôvodnenia 66 a 67) s cieľom posúdiť právne a hospodárske otázky predaja spoločnosti Laziomar. Podľa Talianska sa v tomto posúdení jednoznačne a výstižne stanovujú postupy na stanovenie trhovej hodnoty základného imania spoločnosti Laziomar.

([45]) Podľa Talianska je potreba územnej kontinuity mimoriadne dôležitá najmä pre ostrov Ponza, ktorý sa nachádza 27 námorných míľ od mesta Terracina a 36 námorných míľ od mesta Anzio a má necelých 3 400 obyvateľov. Podobne by sa malo podľa jeho názoru uvažovať aj o ostrove Ventotene, ktorý má necelých 800 obyvateľov.

4.2.2. *K transparentnému a nediskriminačnému charakteru postupu*

(124) Taliansko zdôrazňuje, že postupy sa vykonali v súlade s právnymi zásadami transparentnosti a nediskriminácie. Tvrdí, že všetkých sedem strán, ktorým bolo umožnené postúpiť do ďalšej fázy postupu verejného obstarávania, dostalo príslušné informácie potrebné na predloženie svojej ponuky, a to vrátane podmienok verejného obstarávania a ich príloh, zmluvy o poskytovaní služieb a jej príloh a zmluvy o prevode akcií a jej príloh.

(125) Taliansko ďalej tvrdí, že región Lazio vypustil z výzvy na predkladanie ponúk požiadavky na finančnú oprávnenosť, v dôsledku čoho by sa mohli na postupe verejného obstarávania zúčastniť iba prepravné spoločnosti (pozri odôvodnenie 109). Okrem toho s cieľom umožniť čo najširšiu účasť na postupe verejného obstarávania sa uchádzačom vo výzve na predkladanie ponúk výslovne povolila spoločná účasť prostredníctvom dočasných zoskupení uchádzačov, konzorcií alebo EZHZ.

(126) Pokiaľ ide o pochybnosti Komisie o tom, že technické ponuky sú oveľa dôležitejšie ako ekonomické ponuky (t. j. 70 a 30 bodov), Taliansko sa odvoláva na rozsudok Štátnej rady č. 782/2017 z 30. marca 2017 ([46]), v ktorom sa uvádza, že zmluvná strana by sa mala pri uplatňovaní tohto kritéria „zamerať na kvalitatívne prvky ponuky a podmienky účasti, ktorými sa zabezpečí účinné súťažné porovnanie technických profilov. Na tento účel by mala stanoviť maximálny počet bodov za ekonomickú ponuku, aby sa zabezpečilo, že tento prvok nebude prevažovať nad ostatnými."

(127) Podľa Talianska teda toto rozlíšenie dôležitosti umožnilo konzistentné vyhodnotenie kvalitatívnych prvkov ponuky a odradilo od nadmerných revízií ceny smerom nadol, ktoré by bolo náročné zachovať bez zníženia kvality služieb vo verejnom záujme. Okrem toho regiónu Lazio umožnilo aj dosiahnutie významných úspor nákladov, keďže s víťazným uchádzačom sa uzavrela zmluva, na základe ktorej mal poskytovať službu vo verejnom záujme za náhrady stanovené na úrovni nižšej o 10,8 % v porovnaní so základnou cenou (pozri odôvodnenie 75).

4.3. **K súladu predĺženia pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s podmienkami rozsudku vo veci Altmark**

(128) Taliansko tvrdí, že štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark sú splnené za obdobie 2011 – 2013 aj za obdobie 2014 – 2024, a to z týchto dôvodov:

— prvé a druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark Komisia vo svojom rozhodnutí z roku 2012 nenapadla,

— pokiaľ ide o tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark a pochybnosti vyjadrené Komisiou v rozhodnutí z roku 2011, že v rizikovej prirážke 6,5 % stanovenej v smernici CIPE sa podľa všetkého nezohľadňuje primeraná úroveň rizika (odôvodnenia 206 – 207), Taliansko sa odvoláva na rozhodnutie Komisie z 13. júna 2017 týkajúce sa rýchleho spojenia námornej osobnej dopravy medzi talianskymi mestami Messina a Reggio Calabria, v ktorom sa použila metodika výpočtu na základe pevne stanovenej očakávanej výšky odmeny 8 % ([47]), a tá nebola napadnutá. Konkrétne v tomto uvedenom príklade Komisia akceptovala výšku 8 %, ktorá pozostávala z rizikovej prirážky 6,5 % uvedenej v smernici CIPE, keďže v zmluve sa neposkytovali exkluzívne práva, a z ďalšieho navýšenia o 1,5 % vzhľadom na krátke trvanie zmluvy. Ďalej Taliansko s odvolaním sa na novú zmluvu o službách vo verejnom záujme tvrdí, že všetky opatrenia na obnovenie hospodársko-finančnej rovnováhy sa mohli uplatňovať iba v prípade zmeny čistých príjmov o viac ako 3 %, pričom každé zníženie o viac ako 3 % mala znášať spoločnosť Laziomar. Tým sa predchádza akejkoľvek prípadnej nadmernej kompenzácii a

— Taliansko sa domnieva, že je splnené aj štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, keďže zmluva o službách vo verejnom záujme bola uzavretá na základe transparentného a súťažného postupu verejného obstarávania, ktorým sa umožnil výber uchádzača schopného poskytovať služby za najnižšie možné náklady. Okrem toho Taliansko tvrdí, že pokiaľ ide o spojenie novej zmluvy o poskytovaní služieb s privatizáciou spoločnosti Laziomar, predajná suma spoločnosti Laziomar v rámci postupu verejného obstarávania predstavuje iba 1,4 % celkovej sumy určenej na služby vo verejnom záujme (t. j. z celkovej náhrady vo výške 127 520 740 EUR za desaťročné zmluvné obdobie). Preto podľa všetkého nemá žiadny významný vplyv na výsledok výberu uchádzača, pokiaľ ide o náklady na službu.

([46]) Tento rozsudok bol vynesený na žiadosť ministerstva infraštruktúry a dopravy týkajúcu sa návrhu legislatívneho dekrétu o doplnkových a opravných ustanoveniach k legislatívnemu dekrétu č. 50 z 18. apríla 2016 (t. j. opravný dekrét Kódexu pre verejné obstarávanie).

([47]) SA.42710 SGEI – rýchle spojenie námornej osobnej dopravy medzi mestami Messina a Reggio Calabria.

4.4. **K priorite kotvenia**

(129) Pokiaľ ide o prioritu kotvenia (pozri odôvodnenie 83), Taliansko tvrdí, že je opodstatnená potrebou poskytovať služby vo verejnom záujme a spoločnosti Laziomar z nej nevyplýva žiadna hospodárska výhoda, ktorá by mala zároveň za následok straty štátnych prostriedkov.

(130) Podľa Talianska platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie. Taliansko zároveň tvrdí, že táto priorita kotvenia sa uplatňuje len na trasy služieb vo verejnom záujme a že spoločnosť Laziomar neplatila a neplatí za túto prioritu kotvenia nijaký ďalší poplatok, keďže prístavy by jej poskytli prvú možnosť výberu intervalov kotvenia aj bez existencie formálnej priority kotvenia, a to vzhľadom na jej poverenie vykonávať službu vo verejnom záujme.

4.5. **K opatreniam stanoveným zákonom z roku 2010**

(131) Podobne, pokiaľ ide o opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 (pozri odôvodnenia 84, 85 a 86), Taliansko tvrdí, že uvedené opatrenia sa na spoločnosť Laziomar nevzťahovali, spoločnosť Laziomar ich nikdy nevyužívala ani v budúcnosti využívať nebude.

(132) V tejto súvislosti Taliansko tvrdí, že spoločnosť Caremar, ktorá v tom čase prevádzkovala trasy námornej kabotáže na Pontinských ostrovoch, získala a skutočne využila finančné prostriedky, ktoré jej už boli priznané podľa zákona č. 102/2009. Konkrétne spoločnosť Caremar získala 1 410 000 EUR na modernizáciu dvoch plavidiel, ktoré boli neskôr bezodplatne prevedené na spoločnosť Laziomar (Quirino a Tetide). Takisto uviedlo, že tieto finančné prostriedky sa nepoužili na účely likvidity.

(133) Pokiaľ ide o oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie, Taliansko tvrdí, že vo vzťahu k dani z príjmov právnických osôb sa toto opatrenie neuplatňovalo, keďže prevody spoločností Caremar, Saremar a Toremar na regióny sa uskutočnili bezodplatne. Vzhľadom na absenciu akejkoľvek odmeny sa preto článok 86 ods. 1 písm. a) konsolidovaného zákona o dani z príjmov týkajúci sa kapitálových ziskov v prípade prevodu aktív za protihodnotu neuplatňuje. V súvislosti s DPH Taliansko konštatovalo, že prevody spoločností Caremar, Saremar a Toremar predstavujú transakcie, ktoré sú oslobodené od DPH podľa článku 10 ods. 1 bodu 4 prezidentského dekrétu č. 633 z 26. októbra 1972. V súvislosti s nepriamymi daňami inými ako DPH Taliansko zdôrazňuje, že oslobodenie podľa zákona z roku 2010 bolo navrhnuté s cieľom administratívneho zjednodušenia. Z pohľadu zdanenia možno jeho účinky považovať za zanedbateľné a s malým vplyvom vo vzťahu k daniam, ktoré sa vyrubujú s paušálnymi sadzbami. Konkrétnejšie sa týka registračného poplatku (168 EUR za dokument), poplatkov do katastra nehnuteľností a za registráciu hypotéky (168 EUR každý) a kolkových poplatkov (14,62 EUR za štyri strany).

(134) Pokiaľ ide o zdroje fondu FAS, Taliansko tvrdí, že spoločnosť Laziomar ich nijako nevyužila. Okrem toho objasnilo, že zdroje fondu FAS sa nepoužili ako dodatočná náhrada pre spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar. Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov určených na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group, ak sa ukázalo, že tieto rozpočtové prostriedky sú nedostatočné. Taliansko pripomína, že článkom 1 ods. 5b zákonného dekrétu č. 125/2010 sa regiónom umožnilo využívať zdroje z fondu FAS na financovanie (časti) náhrad za pravidelné služby vo verejnom záujme, a tým zabezpečiť kontinuitu námorných služieb vo verejnom záujme. Taliansko ďalej objasnilo, že podľa článku 26 zákonného dekrétu č. 185/2008 bolo na každý z rokov 2009, 2010 a 2011 skupine Tirrenia Group vyčlenených 65 miliónov EUR a suma 195 miliónov EUR sa náležite čerpala zo zdrojov fondu FAS. Tieto finančné prostriedky sa potom previedli na účet ministerstva dopravy vyčlenený na platby náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam skupiny Tirrenia Group [Tirrenia, Siremar, Caremar (v tom čase), Toremar a Saremar]. Toto opatrenie by sa preto týkalo len pridelenia prostriedkov v rozpočte Talianska na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

4.6. **K pravidlám výpočtu náhrad za obdobie 2011 – 2019 a k rizikovej prirážke 6,5 % stanovenej v smernici CIPE od roku 2010**

(135) Taliansko tvrdí, že do 14. januára 2014 sa na výpočet náhrad vyplácaných spoločnosti Laziomar používali parametre stanovené v smernici CIPE. Od 15. januára 2014 sa kompenzácia vymedzuje v zmluve o službách vo verejnom záujme na základe metodiky uvedenej v smernici CIPE pri zohľadnení ekonomickej ponuky predloženej kupcom spoločnosti Laziomar v rámci postupu verejného obstarávania.

(136) Taliansko objasňuje, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrad, bolo naozaj rozhodnuté zjednodušiť výpočet uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu Tento zjednodušený prístup sa uplatňoval počas predĺženia pôvodného dohovoru a stále sa uplatňuje podľa novej zmluvy so spoločnosťou Laziomar o službách vo verejnom záujme.

(137) Okrem toho sa podľa Talianska považuje paušálna sadzba 6,5 % pre návratnosť kapitálu za primeranú vzhľadom na to, že uplatňovanie nástroja na obnovu rovnováhy stanoveného v článku 25 zmluvy (pozri odôvodnenie 78) je veľmi prísne. Ďalej platí, že takýto mechanizmus (napr. revízia ročných cenových stropov) sa nemôže uplatňovať v prípadoch, ak sa príjemcovi, ako napríklad spoločnosti Laziomar, vyplácajú nedostatočné náhrady.

(138) V tabuľke 5 Taliansko uvádza prvky zohľadnené pri výpočte rizikovej prirážky pre spoločnosť Laziomar v období 2011 – 2019:

Tabuľka 5

Návratnosť investovaného kapitálu spoločnosti Laziomar za roky 2011 – 2019

(v tisíckach EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hmotné a nehmotné fixné aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zásoby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Spotrebiteľské a komerčné úvery	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pohľadávky splatné dodávateľom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý investovaný kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Návratnosť kapitálu (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011

(139) Aj keď sa Taliansko domnieva, že náhrady za službu vo verejnom záujme vyplatené spoločnosti Laziomar podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme nepredstavujú štátnu pomoc, zároveň uviedlo, prečo by toto opatrenie bolo v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ak by bolo pomocou.

(140) Vo svojej odpovedi Taliansko tvrdí, že uplatniteľné je rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 aj z roku 2011, keďže uzavretie zmluvy o službách vo verejnom záujme sa uvádza v článku 19b zákona z roku 2009, ako aj v dekréte regiónu Lazio.

(141) Taliansko predložilo údaje za roky 2012 a 2013, z ktorých vyplýva, že priemerný ročný počet cestujúcich nepresiahol počas dvoch rozpočtových rokov predchádzajúcich roku, v ktorom boli služby všeobecného hospodárskeho záujmu zverené spoločnosti Laziomar, na žiadnej dotknutej plavebnej trase hranicu 300 000, ako sa to stanovuje v článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 (t. j. dosiahol úroveň 240 430 cestujúcich v roku 2012 a 254 167 cestujúcich v roku 2013).

4.8. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rámcom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011

(142) Taliansko tvrdí, že služby vo verejnom záujme zverené spoločnosti Laziomar predstavujú skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu a vychádzajú z poverovacieho aktu, t. j. zo zmluvy o poskytovaní služieb, v ktorej sa uvádza obsah a opis obsahu a trvania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, dotknuté územie, mechanizmus náhrady a parametre na výpočet náhrad.

(143) Ďalej podľa Talianska náhrady nepresahujú to, čo je potrebné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, keďže výška kompenzácie bola určená v rámci postupu verejného obstarávania na základe kritérií stanovených v smernici CIPE, pričom v zmluve sa uvádza systém monitorovania na zabránenie nadmernej kompenzácii.

(144) Pokiaľ ide o návratnosť, Taliansko sa podobne odvoláva na rozhodnutie Komisie z 13. júna 2017 (vo veci SA.42710) (pozri odôvodnenie 128), ktorého vyššiu návratnosť ako 6,5 % (t. j. 8 %) Komisia nenapadla.

5. **POSÚDENIE**

5.1. **Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ**

(145) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa ustanovuje, že „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(146) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto v záujme určenia, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky uvedené podmienky. Finančná podpora by konkrétne mala:

a) byť poskytovaná členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru;

c) narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(147) Komisia pripomína, že priorita kotvenia, ktorá sa uplatňuje len na trasy so službami vo verejnom záujme, je neoddeliteľne spojená s plnením služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spoločnosťou Laziomar a jej nadobúdateľom, spoločnosťou CLN. Toto opatrenie sa preto bude posudzovať spoločne s príslušnou náhradou za služby vo verejnom záujme poskytnutou uvedeným spoločnostiam (pozri oddiely 5.1.1 a 5.1.2).

(148) Komisia ďalej konštatuje, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme medzi Talianskom a spoločnosťou Laziomar by sa mala posudzovať spoločne s privatizáciou spoločnosti Laziomar. Takéto spoločné posudzovanie je primerané, pretože Taliansko v podstate usporiadalo verejné obstarávanie na novú zmluvu o službách vo verejnom záujme, na základe ktorej musel víťazný uchádzač nadobudnúť celé základné imanie spoločnosti Laziomar potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v uvedenej zmluve o službách vo verejnom záujme.

5.1.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Laziomar a Talianskom*

5.1.1.1. Štátne prostriedky

(149) Taliansko poverilo spoločnosť Laziomar prevádzkou námorných trás, ako sa podrobne uvádza v pôvodnom dohovore v predĺženom znení. Pôvodný dohovor bol uzavretý so štátom a výsledné náhrady za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Laziomar vypláca štát zo svojho vlastného rozpočtu. Náhrady za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Laziomar sú preto pripísateľné štátu a poskytujú sa zo štátnych prostriedkov.

(150) Komisia berie na vedomie, že podľa Talianska platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie, ale že za prioritu kotvenia spoločnosť Laziomar neplatila nijaký dodatočný poplatok. Komisia sa napriek tomu domnieva, že Taliansko v zásade mohlo rozhodnúť o uložení dodatočného poplatku za prioritu kotvenia a že keď tak neurobilo, prišlo o štátne príjmy. Keďže priorita kotvenia sa navyše poskytuje na základe zákona (pozri odôvodnenie 83), je pripísateľná štátu.

5.1.1.2. Selektívnosť

(151) Na to, aby opatrenie spĺňalo kritériá štátnej pomoci, musí byť selektívne. Náhrady za služby vo verejnom záujme za poskytovanie dotknutých námorných služieb sa poskytujú len spoločnosti Laziomar, takže sú selektívne. Keďže priorita kotvenia sa poskytovala len spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar, je takisto selektívna.

5.1.1.3. Hospodárska výhoda

(152) Komisia pripomína, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytované spoločnosti nemusia predstavovať hospodársku výhodu za určitých prísne vymedzených podmienok.

(153) Súdny dvor najmä vo svojom rozsudku vo veci Altmark ([48]) rozhodol, že keď štátne opatrenie musí byť považované za náhrady predstavujúce protihodnotu za služby poskytnuté podnikmi, ktorým bola pomoc poskytnutá na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom tieto podniky v skutočnosti nemajú finančnú výhodu a uvedené opatrenie nemá teda za účinok privodenie výhodnejšieho súťažného postavenia vo vzťahu ku konkurenčným podnikom, takéto opatrenie nepatrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(154) Súdny dvor však zároveň objasnil, že na to, aby takéto náhrady za služby vo verejnom záujme neboli v konkrétnom prípade kvalifikované ako štátna pomoc, musia byť splnené štyri kumulatívne kritériá (ďalej len „kritériá rozsudku vo veci Altmark“), ktoré možno zhrnúť takto:

— prijímajúci podnik musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené (ďalej len „kritérium Altmark 1“),

— parametre, na základe ktorých sa vypočítajú náhrady, musia byť vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom (ďalej len „kritérium Altmark 2“),

— náhrady nemôžu presiahnuť sumu nevyhnutnú na krytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo ich časti, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „kritérium Altmark 3“),

— ak sa výber podniku povereného plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v konkrétnom prípade neuskutočnil prostredníctvom postupu verejného obstarávania, ktorý by umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej kompenzácie musí byť určená na základe analýzy nákladov, ktoré by priemerný podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, vynaložil pri plnení týchto záväzkov, s ohľadom na súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov (ďalej len „štvrté kritérium stanovené v rozsudku Altmark“).

(155) Komisia špecifikovala, ako uplatňuje kritériá rozsudku vo veci Altmark, vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu“) ([49]).

(156) Keďže kritériá rozsudku vo veci Altmark musia byť splnené kumulatívne, nesplnenie niektorého z týchto kritérií by Komisiu viedlo k záveru, že posudzovaným opatrením sa príjemcovi poskytuje hospodárska výhoda. Komisia bude potom najprv posudzovať splnenie kritéria Altmark 4.

(157) V kritériu Altmark 4 sa stanovuje, že na to, aby náhrady nespĺňali podmienky štátnej pomoci, musia predstavovať nevyhnutné minimum. Toto kritérium sa považuje za splnené, ak bol príjemca náhrad za služby vo verejnom záujme vybratý na základe postupu verejného obstarávania, ktorý umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, alebo ak bola v opačnom prípade kompenzácia vypočítaná s odkazom na náklady efektívneho podniku.

([48]) Pozri rozsudok z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

(158) Pri nijakom z predĺžení pôvodného dohovoru v období od 1. júna 2011 do 14. januára 2014 nebola spoločnosť Laziomar vybratá na základe postupu verejného obstarávania. Taliansko iba predĺžilo systém, ktorý už bol v platnosti, a umožnilo tým vopred stanovenému prevádzkovateľovi, aby naďalej dostával náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(159) Taliansko navyše Komisii nijako nepreukázalo, že výška náhrad bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto záväzkov vznikli priemernému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov.

(160) Komisia preto dospela k záveru, že kritérium Altmark 4 nebolo v aktuálnom prípade splnené.

(161) Keďže štyri podmienky rozsudku vo veci Altmark nie sú v aktuálnom prípade kumulatívne splnené, Komisia dospela k záveru, že náhradami za prevádzku námorných trás na základe predĺženia pôvodného dohovoru sa spoločnosti Laziomar poskytla hospodárska výhoda.

(162) V súvislosti s prioritou kotvenia Komisia najprv pripomína, že taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže AGCM sa najmenej pri dvoch príležitostiach domnieval, že toto opatrenie má hospodársku hodnotu ([50]). Spoločnosť Laziomar napriek tomu neplatí za prioritu kotvenia nijaký poplatok (pozri odôvodnenie 130). Komisia ďalej konštatuje, že priorita kotvenia má aspoň teoretický potenciál znížiť náklady prevádzkovateľa (napr. preto, lebo garantovaním kotvenia by sa mohol znížiť čas čakania v prístavoch, a tým náklady na palivo) alebo zvýšiť jeho príjmy (napr. preto, lebo v niektorých časoch môže byť väčší dopyt zo strany cestujúcich). Pokiaľ priorita kotvenia umožňuje rýchlejšie vybavenie v doku, používatelia služieb trajektov môžu skutočne uprednostniť prevádzkovateľa trajektov, ktorý má výhodu tohto opatrenia. Aj keby sa tieto účinky prejavili len za obmedzených okolností alebo by boli pomerne malé, priorita kotvenia by aj tak mohla pre spoločnosť Laziomar predstavovať hospodársku výhodu.

5.1.1.4. Účinok na hospodársku súťaž a obchod

(163) Ak sa pomocou, ktorú poskytol členský štát, posilňuje pozícia podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi v obchode v rámci Únie, tento obchod sa musí považovať za ovplyvnený touto pomocou ([51]). Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži ([52]).

(164) Príjemca v tomto prípade pôsobí v hospodárskej súťaži s inými podnikmi poskytujúcimi služby námornej dopravy v Únii, najmä od nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 ([53]) a nariadenia o námornej kabotáži, ktorými sa liberalizuje trh s medzinárodnou námornou dopravou a s námornou kabotážou. Skutočnosť, že spoločnosť Laziomar bola v tom čase na niektorých trasách jediným prevádzkovateľom, neznamená, že iní (medzinárodní) prevádzkovatelia nemohli mať záujem ponúkať podobné služby námornej dopravy. Náhrady za prevádzku námorných liniek na základe predĺženia pôvodného dohovoru preto ovplyvňujú obchod v rámci Únie a narúšajú hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Z rovnakých dôvodov platí tento záver aj pre prioritu kotvenia.

5.1.1.5. Záver

(165) Keďže sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospela k záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené na základe následných predĺžení pôvodného dohovoru aj priorita kotvenia v prípade trás so službami vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Laziomar.

([50]) Rozhodnutie (EÚ) 2020/1412, odôvodnenie 265.

([51]) Pozri najmä vec 730/79 Philip Morris/Komisia, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; vec C-53/00 Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; vec C-372/97 Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

([52]) Vec T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1).

5.1.1.6. Nová alebo existujúca pomoc

(166) Komisia najprv pripomína, že náhrady vyplatené spoločnosti Caremar (v tom čase) za plnenie záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme do konca roka 2008 sa v tomto rozhodnutí neposudzuje. Posúdenie týchto náhrad a toho, či ich možno klasifikovať ako existujúcu pomoc na základe článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži, je predmetom samostatného rozhodnutia Komisie ([54]).

(167) Podľa článku 1 písm. c) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([55]) nová pomoc *„je každá pomoc, to znamená schémy pomoci a individuálnu pomoc, ktorá nie je existujúcou pomocou vrátane úprav existujúcej pomoci“*. V článku 108 ods. 3 ZFEÚ sa okrem toho stanovuje, že plány na poskytnutie pomoci alebo úpravu existujúcej pomoci sa musia včas oznámiť Komisii a nesmú sa vykonať, kým sa v postupe nedospeje ku konečnému rozhodnutiu ([56]). Komisia sa v súlade s pozíciou únijných súdov ([57]) domnieva, že zmena (t. j. predĺženie) trvania schémy pomoci, ktorá mala jasne stanovený dátum uplynutia platnosti (t. j. 31. december 2008), je dostatočná na to, aby sa pomoc považovala za novú pomoc bez ohľadu na to, či sa iné charakteristiky opatrenia zmenili alebo nie.

(168) Komisia sa preto domnieva, že bez ohľadu na to, či by sa náhrady poskytnuté spoločnosti Caremar (v tom čase) do konca roka 2008 klasifikovala ako existujúca pomoc ([58]), náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené spoločnosti Laziomar na základe následných predĺžení pôvodného dohovoru by sa mali považovať za novú pomoc. Tento záver platí aj pre prioritu kotvenia.

5.1.2. *Uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s predajom spoločnosti Laziomar*

(169) S cieľom dospieť k záveru, či uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s predajom spoločnosti Laziomar predstavuje výhodu v prospech spoločnosti Laziomar a jej nadobúdateľa v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia preskúmať dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark (pozri odôvodnenie 154).

5.1.2.1. Kritérium Altmark 1

(170) Komisia pripomína, že neexistuje nijaké jednotné a presné vymedzenie služby, ktorá môže predstavovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu podľa práva Únie, a to ani v zmysle prvej podmienky rozsudku vo veci Altmark, ani v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ ([59]). Bod 46 oznámenia znie takto:

„Pri neexistencii osobitných pravidiel Únie, ktoré by definovali rozsah existencie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, majú členské štáty široké pole vlastného uváženia pri definovaní ktorejkoľvek služby ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu a pri poskytovaní náhrady poskytovateľovi takejto služby. Právomoci Komisie v tejto oblasti sú obmedzené na kontrolu, či sa konkrétny členský štát pri označení služby za službu všeobecného hospodárskeho záujmu nedopustil zjavnej chyby, a na posúdenie, či náhrada neobsahovala štátnu pomoc. Ak existujú osobitné pravidlá Únie, podlieha voľné uváženie členských štátov týmto pravidlám bez toho, aby bola dotknutá povinnosť Komisie posúdiť, či služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli správne definované na účely kontroly štátnej pomoci.“

(171) Vnútroštátne orgány sú preto oprávnené zastávať názor, že určité služby sú vo všeobecnom záujme a musia sa prevádzkovať prostredníctvom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme s cieľom zabezpečiť ochranu verejného záujmu, keď trhové sily nepostačujú na zaručenie ich poskytovania na požadovanej úrovni alebo v požadovaných podmienkach.

(172) V oblasti kabotáže boli podrobné pravidlá Únie, ktorými sa upravujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, stanovené v nariadení o námornej kabotáži a na účely preskúmania potenciálnej štátnej pomoci pre podniky podieľajúce sa na námornej doprave v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia pre námornú dopravu“) ([60]).

([54]) Rozhodnutie (EÚ) 2020/1411.
([55]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).
([56]) Vec C-590/14 P DEI a Komisia/Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.
([57]) Spojené veci T-127/99, T-129/99 a T-148/99, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava a iní/Komisia, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.
([58]) Rozhodnutie (EÚ) 2020/1411.
([59]) Vec T:289/03, BUPA a i./Komisia, Zb. 2008, s. II-81, bod 96. Pozri aj návrh, ktorý predniesol generálny advokát Tizzano vo veci C 53/00, Ferring, Zb. s. I-9069, a návrh, ktorý predniesol generálny advokát Jacobs vo veci C 126/01, GEMO, Zb. 2003, s. I-13769.
([60]) Oznámenie Komisie C(2004) 43 – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3).

(173) V článku 4 ods. 1 nariadenia o námornej kabotáži sa stanovuje:

„Členský štát môže uzavrieť zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uložiť záväzky vo verejnom záujme ako podmienku opatrenia kabotážnych služieb lodným spoločnostiam, participujúcim na pravidelných službách do, z a medzi ostrovmi. Kedykoľvek členský štát uzatvorí zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uloží záväzok vo verejnom záujme, bude to na nediskriminačnom základe všetkých majiteľov lodí spoločenstva."

(174) V článku 2 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži sa stanovuje, že zmluva o službách vo verejnom záujme môže zahŕňať: dopravné služby uspokojujúce stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, dodatočné dopravné služby, dopravné služby za osobitné sadzby a podriadené osobitným podmienkam, najmä pre určité kategórie cestujúcich alebo pre určité trasy, a prispôsobenie služieb aktuálnym požiadavkám.

(175) V súlade s oddielom 9 usmernení pre námornú dopravu môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté na služby uvedené v článku 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92, t. j. na pravidelné služby na ostrovy, z nich a medzi nimi.

(176) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme možno uložiť, len ak je to odôvodnené potrebou zabezpečiť primerané pravidelné služby námornej dopravy, ktoré nedokážu zabezpečiť samotné trhové sily ([61]). V oznámení o výklade nariadenia o námornej kabotáži ([62]) sa potvrdzuje, že „[u]rčiť, ktoré trasy si vyžadujú záväzky služby vo verejnom záujme, je úlohou členských štátov (vrátane podľa potreby orgánov regionálnej a miestnej správy), a nie majiteľov lodí. O záväzkoch služby vo verejnom záujme možno uvažovať v prípade pravidelne poskytovaných (plánovaných) služieb ostrovnej kabotáže, ak trh nedokáže zabezpečiť poskytovanie primeraných služieb." V článku 2 ods. 4 nariadenia o námornej kabotáži sa navyše záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme vymedzujú ako záväzky, ktoré „by majiteľ lode spoločenstva vzhľadom k svojmu obchodnému záujmu neprevzal alebo neprevzal v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok".

(177) S cieľom overiť, či existuje skutočná potreba služby vo verejnom záujme a či bola táto služba potrebná a primeraná, a teda aj či je splnené prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark, bude Komisia v súlade s judikatúrou ([63]) posudzovať:

1. či existoval dopyt používateľov;

2. či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených subjektmi verejného sektora (existencia zlyhania trhu);

3. či na nápravu tohto nedostatku nestačilo len využitie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (najmenej škodlivý prístup).

1. **Dopyt používateľov**

(178) Spoločnosť Laziomar bola v tomto prípade poverená poskytovaním služieb osobnej a nákladnej dopravy, ako aj zmiešaných služieb, na viacerých linkách uvedených v tabuľke 9. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má plniť spoločnosť Laziomar, sa týkali obsluhovaných prístavov, druhu a kapacity plavidiel pridelených na námorné spojenia prevádzkované v rámci režimu služieb vo verejnom záujme, frekvencie poskytovania služieb a maximálneho cestovného.

(179) Ako sa opisuje v odôvodnení 120, Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novom dohovore najmä s cieľom i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia sa domnieva, že uvedené ciele skutočne sú legitímnymi cieľmi verejného záujmu.

([61]) Pozri vec C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a iní a Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, ktorým sa aktualizuje a opravuje oznámenie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž), Brusel [COM(2014) 232 final], 22. 4. 2014.

([63]) Pozri vec T-454/13, SNCM/Komisia, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

(180) Ciele, ktoré Taliansko sleduje, v minulosti neboli dosiahnuté výlučne na základe vzájomného pôsobenia trhových síl. V skutočnosti sa primeranosť týchto služieb tradične zabezpečovala prostredníctvom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli na tento účel uložené spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group a zakotvené v pôvodných dohovoroch. Komisia konštatuje, že dotknuté trasy boli skutočne prevádzkované, zväčša v nezmenenej podobe, mnoho rokov, t. j. aspoň od nadobudnutia platnosti pôvodného dohovoru. Taliansko, a najmä dotknuté regionálne orgány, sa domnievali, že tieto služby boli (a naďalej zostávali) potrebné na uspokojenie dopytu používateľov.

(181) V súvislosti s trasami určenými len pre náklad (t. j. linka T3 a linka T4) Komisia pripomína, že Všeobecný súd už stanovil ([64]), že na to, aby mohla byť dotknutá služba charakterizovaná ako služba všeobecného hospodárskeho záujmu, nesmie nevyhnutne predstavovať univerzálnu službu *stricto sensu*. Koncepcia univerzálnej služby v skutočnosti neznamená, že dotknutá služba musí reagovať na potrebu spoločnú pre celé obyvateľstvo alebo že sa musí poskytovať na celom území ([65]), ale že má skôr slúžiť záujmom spoločnosti ako celku. Komisia okrem toho zastáva názor, že právne predpisy Únie nebránia členským štátom, aby pri uplatňovaní svojho voľného uváženia oprávnene kvalifikovali určité služby nákladnej námornej dopravy do a zo vzdialených oblastí ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu za predpokladu, že sú splnené zásady stanovené v nariadení o námornej kabotáži.

(182) Taliansko vysvetlilo, že potreby týkajúce sa služieb vo verejnom záujme súvisia s osobitnými zemepisnými a sociálno-ekonomickými charakteristikami Pontinských ostrovov. V článku 1 zmluvy o poskytovaní služieb sa stanovuje, že služby zverené spoločnosti Laziomar sú „[…]potrebné na zachovanie územnej kontinuity, aby sa mohli zabezpečiť dodávky tovaru vrátane osobitného, ktorý je nevyhnutný na riadne fungovanie verejných a sociálnych služieb na Pontinských ostrovoch […]“. Pokiaľ ide o ostrov Ponza, územná kontinuita a dodávky tovaru a špeciálneho tovaru sú potrebné vzhľadom na jeho vzdialenosť od pevniny (približne 27 námorných míľ od mesta Terracina) a nízky počet obyvateľov (približne 3 500). Podobné úvahy sa týkajú aj ostrova Ventotene (približne 31 námorných míľ od mesta Terracina a asi 800 obyvateľov). Pravidelnou frekvenciou uvedených nákladných služieb po celý rok sa zabezpečuje primerané zásobovanie obyvateľov a podnikov na týchto ostrovoch aj mimo sezóny, v čase menšieho dopytu zo strany turistov. Uvedené služby okrem toho prispievajú aj k hospodárskemu rozvoju oboch ostrovov prepravou tovaru a osobitného tovaru (napr. nebezpečného tovaru, tuhého komunálneho odpadu atď.) z pevniny a na pevninu.

(183) Pokiaľ ide o služby osobnej dopravy a zmiešané služby, na ilustráciu skutočného dopytu Taliansko poskytlo súhrnné štatistiky, z ktorých vyplýva, že v roku 2012 spoločnosť Laziomar na všetkých trasách so službami vo verejnom záujme počas príslušných období plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme prepravila 240 430 cestujúcich a 13 228 vozidiel. Údaje za rok 2013 boli vyššie (t. j. 254 167 cestujúcich a 16 927 vozidiel). Z toho vyplýva, že dva roky predtým, ako bola svojimi záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme poverená spoločnosť Laziomar, existoval na dotknutých trasách značný súhrnný dopyt po službách námornej dopravy (pozri odôvodnenie 291, v ktorom sa uvádzajú podrobné štatistiky podľa jednotlivých trás za roky 2011 až 2013).

(184) S cieľom ďalej preukázať, že dopyt používateľov zostal na všetkých trasách zachovaný, keď spoločnosť Laziomar začala s prevádzkou na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, Taliansko zároveň poskytlo súhrnné štatistiky do konca roka 2019 (pozri tabuľky 6 až8). V nich sa potvrdzuje, že dopyt používateľov zostal zachovaný a dochádzalo len k miernym výkyvom smerom nahor alebo nadol. V každom prípade z analýzy štatistík podľa jednotlivých trás za každý rok do konca roka 2019 napokon nevyplynulo, že by dopyt používateľov na konkrétnych trasách zanikol.

Tabuľka 6

Štatistika cestujúcich za roky 2014 – 2019

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka T3	Linka T4	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet cestujúcich
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]) Pozri vec T-289/03 BUPA a iní/Komisia, ECLI:EU:T:2008:29, bod 186.
([65]) Pozri vec 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen, ECLI:EU:C:1989:140, bod 55; vec C-266/96 Corsica Ferries France, ECLI:EU:C:1998:306, bod 45; vec T-17/02 Fred Olsen/Komisia, ECLI:EU:T:2005:218, bod 186 a nasl.

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

Tabuľka 7

Štatistika vozidiel za roky 2014 – 2019

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka T3	Linka T4	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet vozidiel [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] Plavidlá používané na linkách T4, A1, A2 a A3 nemôžu prepravovať vozidlá.

Tabuľka 8

Prepravený náklad v bežných metroch za roky 2014 – 2019 [66]

Rok	Linka T3	Linka T4	Celkový počet bežných metrov
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) Komisia sa domnieva, že uvedené štatistiky sú jasným dôkazom, že na každej príslušnej trase so službami vo verejnom záujme existuje skutočný dopyt po službách osobnej a nákladnej dopravy, ako aj zmiešaných službách. Možno preto vysloviť záver, že týmito službami sa riešia reálne verejné potreby a uspokojuje skutočný dopyt používateľov.

2. **Existencia zlyhania trhu**

(186) Podľa bodu 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu „by nebolo vhodné spájať plnenie konkrétnych záväzkov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu s činnosťou, ktorá už je alebo môže byť v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, vykonávaná podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok [67]“. Komisia preto musí preskúmať, či by služba bola neadekvátna, keby sa jej poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily, vzhľadom na požiadavky týkajúce sa služby vo verejnom záujme, ktoré členský

[66] Hoci sa náklad prepravuje na väčšine liniek, v tomto rozhodnutí sa uvádzajú podrobné informácie iba o náklade prepravenom na linkách T3 a T4, pretože v zmluve o službách vo verejnom záujme sa obe linky vymedzujú ako nákladné trasy na prepravu tovaru a špeciálneho tovaru.

[67] Pozri vec C-205/99 Analir a iní, ECLI:EU:C:2001:107, bod 71.

štát uložil prostredníctvom novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. V bode 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa v tejto súvislosti konštatuje, že „posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu“.

(187) Komisia pripomína, že v čase pred podpísaním novej zmluvy o službách vo verejnom záujme so spoločnosťou Laziomar ponúkali na niektorých trasách, na ktoré sa vzťahuje nová zmluva o službách vo verejnom záujme, služby trajektov iní prevádzkovatelia, aj keď nie nevyhnutne počas celého roka, s rovnakou frekvenciou a rovnakého druhu. Na základe stavu hospodárskej súťaže existujúceho pred udelením poverenia 15. januára 2014 bude Komisia pri každej z dotknutých liniek posudzovať, či služby, ktoré poskytovali iní prevádzkovatelia, boli rovnocenné so službami, ktoré musí spoločnosť Laziomar poskytovať podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

(188) V tabuľke 9 sa uvádza stav hospodárskej súťaže na každej trase prevádzkovanej spoločnosťou Laziomar v čase vydania poverovacieho aktu:

Tabuľka 9

Stav hospodárskej súťaže na trasách prevádzkovaných spoločnosťou Laziomar

Trasa	Laziomar (celoročné spiatočné plavby)	Konkurenti
Formia – Ponza (linka T1)	Zmiešané služby (cestujúci, vozidlá a tovar)	Žiadni
Formia – Ventotene (linka T2)	Zmiešané služby (cestujúci, vozidlá a tovar)	Žiadni
Terracina – Ponza (linka T3) – nová trasa	Služby nákladnej dopravy a zmiešané služby v priemere: — od januára do marca a od októbra do decembra štyri plavby (týždenne) – iba služby nákladnej dopravy, — v apríli a septembri štyri plavby (týždenne) – iba služby nákladnej dopravy a štyri plavby (týždenne) – zmiešané služby, — od mája do augusta päť plavieb (týždenne) – iba služby nákladnej dopravy a päť plavieb (týždenne) – zmiešané služby.	Navigazione Libera del Golfo (NLG), iba služby osobnej dopravy v priemere: — od apríla do mája a od septembra do októbra tri plavby (týždenne), — od júna do augusta jedna až dve plavby (denne).
Terracina – Ventotene (linka T4) – nová trasa	Služby nákladnej dopravy v priemere: — od januára do marca a od októbra do decembra jedna plavba (týždenne), — v apríli a septembri dve plavby (týždenne), — od mája do augusta päť plavieb (týždenne).	**NLG**, iba služby osobnej dopravy (ako predĺženie **linky T3**) s jedinou plavbou týždenne od júla do augusta.
Anzio – Ponza (linka A1)	Služby osobnej dopravy (plavidlo na nosných krídlach) od júna do septembra s jednou plavbou denne a dvomi v piatok, cez víkendy a sviatky.	Vetor, služby osobnej dopravy v priemere: — od júna do júla dve až tri plavby počas pracovných dní a štyri až päť počas víkendov (denne – pozri odôvodnenie 192), — v auguste tri až štyri plavby počas pracovných dní a štyri až päť počas víkendov (denne), — v septembri jedna plavba (denne – pozri odôvodnenie 192).

Formia – Ponza (linka A2)	Služby osobnej dopravy (plavidlo na nosných krídlach).	Žiadni
Formia – Ventotene (linka A3)	Služby osobnej dopravy (plavidlo na nosných krídlach).	Žiadni

(189) Komisia sa domnieva, ako to jednoznačne vyplýva z tabuľky 9, že služby ponúkané spoločnosťou Laziomar nahraditeľné službami ponúkanými inými konkurentmi, keďže tí ich buď neponúkajú, alebo ich neponúkajú v rámci plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v novej zmluve o službách vo verejnom záujme so spoločnosťou Laziomar. Z toho vyplýva, že na štyroch zo siedmich trás nie je žiadny iný prevádzkovateľ okrem spoločnosti Laziomar, ktorý by dané služby ponúkal (linky T1, T2, A2 a A3). V dôsledku toho sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme týkajúce sa prevádzky uvedených trás, ktoré sú stanovené v zmluve so spoločnosťou Laziomar, opodstatnené skutočnou verejnou potrebou zabezpečenia územnej kontinuity, keďže toto nemožno dosiahnuť len samotným trhom.

(190) Pokiaľ ide o trasy, na ktorých ponúkajú služby ostatní prevádzkovatelia (linky T3, T4 a A1), Komisia sa domnieva, že existujú veľké rozdiely v druhu, pravidelnosti, kapacite a cene ponúkaných služieb, a to z dôvodov podrobne rozobratých v nasledujúcich odsekoch.

(191) Na linkách T3 a T4 sa spoločnosť Laziomar plaví celoročne nepretržite, zatiaľ čo prevádzkovateľ NLG neponúka takúto nepretržitú službu celoročne ani s rovnakou frekvenciou ako spoločnosť Laziomar. Okrem toho spoločnosť Laziomar ponúka nákladné zmiešané (linka T3) a nákladné (linka T4) služby prostredníctvom plavidla s kapacitou na prepravu tovaru, vozidiel a až 400 cestujúcich, zatiaľ čo spoločnosť NLG používa vysokorýchlostné plavidlo iba na prepravu cestujúcich. A napokon medzi týmito dvomi prevádzkovateľmi existujú aj značné cenové rozdiely. V prípade linky T3, na ktorej obaja prevádzkovatelia prepravujú cestujúcich (na rozdiel od linky T4, na ktorej poskytuje služby nákladnej dopravy spoločnosť Laziomar), je cena ponúkaná spoločnosťou NLG zacielená na odvetvie cestovného ruchu (napr. jednosmerný celý lístok stojí od 24 do 26 EUR a zľavnený lístok pre deti do 12 rokov od 13 do 15 EUR). Na druhej strane sa na služby spoločnosti Laziomar vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú cestovného (napr. jednosmerný celý lístok stojí 10 EUR a zľavnený lístok pre deti do 12 rokov 5 EUR), pričom pre obyvateľov a ľudí dochádzajúcich do zamestnania platí sociálna tarifa (jednosmerný lístok stojí približne 3,50 EUR). Z toho vyplýva, že bez služieb spoločnosti Laziomar poskytovaných na uvedených konkrétnych trasách by nebola uspokojená potreba služieb vo verejnom záujme spočívajúcich v zabezpečovaní pravidelného spojenia medzi uvedeným ostrovom a pevninou, keďže spoločnosť NLG by nemohla počas celého zmluvného obdobia poskytovať rovnaké služby a za rovnakých podmienok ako spoločnosť Laziomar.

(192) Pokiaľ ide o linku A1, na tej prevádzkuje spoločnosť Laziomar aj jej konkurent, spoločnosť Vetor, služby osobnej dopravy iba v letnej sezóne (od júna do septembra). Taliansko však poskytlo informácie, z ktorých vyplýva, že služby spoločnosti Vetor sú zamerané prevažne na odvetvie cestovného ruchu a poskytujú sa za trhových podmienok. Hoci sa podľa cestovného poriadku z roku 2013 (t. j. rok pred vydaním poverovacieho aktu pre spoločnosť Laziomar) uvedeného v tabuľke 9 zdá, že spoločnosť Vetor sa plaví častejšie ako spoločnosť Laziomar, Komisia konštatuje, že uvedené služby sa v skutočnosti neposkytovali nepretržite na dennej báze. Konkrétnejšie sa služby neposkytovali 4., 5., 11. a 12. júna 2013 a 10. až 12. a 16. až 20. septembra 2013. Podľa informácií predložených Talianskom ani v rokoch nasledujúcich po vydaní poverovacieho aktu spoločnosť Vetor nezabezpečovala každodenné spojenie na tejto trase. V roku 2018 napríklad spoločnosť Vetor neposkytovala služby 5. a 6. júna a 17. až 20. septembra. Vo všeobecnosti sa teda frekvencia poskytovania služieb spoločnosťou Vetor líši v závislosti od konkrétneho mesiaca.

(193) Okrem toho je spoločnosť Laziomar podľa zmluvy o poskytovaní služieb viazaná, pokiaľ ide o kontinuitu a kvalitu služieb, záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme. Z toho vyplýva, že ak spoločnosť Laziomar bez opodstatneného dôvodu nevypláva, uplatnia sa na ňu príslušné zníženia poplatkov a sankcie. Okrem toho záväzok v oblasti kvality znamená, že spoločnosť Laziomar musí spĺňať dôkladné minimálne normy týkajúce sa okrem iného spoľahlivosti, hygienických podmienok a pohodlia počas cesty. Spoločnosť Vetor, na ktorú sa nevzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, však nemusí pri poskytovaní služby spĺňať prísne normy kvality. Okrem toho, pokiaľ ide o prepravnú kapacitu, plavidlo spoločnosti Laziomar dokáže prepraviť až 300 cestujúcich, pričom plavidlo na nosných krídlach spoločnosti Vetor zvládne približne 150 cestujúcich.

(194) A napokon medzi týmito dvomi prevádzkovateľmi existujú značné cenové rozdiely. Cena ponúkaná spoločnosťou Vetor je zacielená predovšetkým na odvetvie cestovného ruchu (napr. jednosmerný celý lístok stojí 36 EUR, pričom cez víkendy sa jeho cena zvyšuje na 46 EUR, a zľavnený lístok pre deti do 12 rokov stojí 18 EUR), zatiaľ čo obyvateľom ponúka cestovné za 23 EUR. Spoločnosť Vetor si takisto môže slobodne určovať cenu lístkov a prispôsobovať ju na komerčnom základe. Na druhej strane sa na služby spoločnosti Laziomar vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú cestovného (napr. jednosmerný celý lístok stojí 23,40 EUR a zľavnený lístok pre deti do 12 rokov 11,70 EUR), pričom pre obyvateľov a ľudí dochádzajúcich do

zamestnania platí sociálna tarifa (jednosmerný lístok stojí iba 7 EUR). Z toho vyplýva, že bez služieb spoločnosti Laziomar poskytovaných na uvedenej konkrétnej trase by nebola uspokojená potreba služieb vo verejnom záujme spočívajúcich v zabezpečovaní pravidelného spojenia uvedeného ostrova s pevninou za dostupné ceny, keďže spoločnosť Vetor by nemohla počas celého zmluvného obdobia poskytovať rovnaké služby a za rovnakých podmienok ako spoločnosť Laziomar.

(195) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že samotné trhové sily neboli v okamihu poverenia spoločnosti Laziomar dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Laziomar bola skutočne na viacerých trasách jediným prevádzkovateľom, zatiaľ čo na ostatných trasách neboli služby poskytované na Pontinských ostrovoch konkurentmi rovnocenné z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a ceny, a preto v plnom rozsahu neuspokojovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novej zmluve o poskytovaní služieb so spoločnosťou Laziomar.

3. **Najmenej škodlivý prístup**

(196) Komisia pripomína, že Taliansko sa rozhodlo uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme s jedným prevádzkovateľom (Laziomar) namiesto toho, aby záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložilo všetkým prevádzkovateľom, ktorí mali záujem o poskytovanie služieb na dotknutých trasách. Na základe informácií, ktoré poskytlo Taliansko, Komisia akceptuje, že dopyt používateľov nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 180). Ide najmä o to, že spoločnosť Laziomar je na viacerých trasách jediným prevádzkovateľom, a kde to tak nie je, ponuka ostatných prevádzkovateľov nespĺňa (všetky) požiadavky týkajúce sa pravidelnosti, kontinuity a ceny. Prevádzka väčšiny trás, najmä mimo sezóny, je navyše stratová, takže bez náhrad za služby vo verejnom záujme by vôbec nefungovali. Komisia okrem toho berie na vedomie argument Talianska, že výber zmluvy o službách vo verejnom záujme bol potrebný aj vzhľadom na privatizáciu spoločnosti Laziomar. Taliansko konkrétnejšie tvrdí, že ponúknutie spoločnosti Laziomar na predaj spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme umožňovalo i) zabezpečiť kontinuitu námornej služby vo verejnom záujme a ii) maximalizovať hodnotu pre štát. Komisia práve z týchto dôvodov súhlasila (pozri odôvodnenie 89) s tým, že Taliansko ponúkne na predaj spoločnosť Laziomar spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Komisia pritom zároveň akceptovala, a opakuje v tomto rozhodnutí, že Taliansko sa nemohlo spoliehať na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa uplatňujú na všetkých prevádzkovateľov, ale že by namiesto toho uzavrelo zmluvu o službách vo verejnom záujme len so spoločnosťou Laziomar.

Záver

(197) Na základe uvedeného posúdenia dospela Komisia k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti Laziomar zverené ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nedopustilo zjavnej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí z roku 2012, sú preto rozptýlené.

(198) Aby Komisia dospela k záveru, že kritérium Altmark 1 je splnené, musí ešte skontrolovať, či bola spoločnosť Laziomar poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli jasne vymedzené. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú jasne opísané v novej zmluve o službách vo verejnom záujme a prílohách k nej (ktoré zahŕňajú napríklad špecifikácie lodí pre každú trasu). Pravidlá, ktorými sa upravujú náhrady, sú rovnako podrobne uvedené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, zákone z roku 2009 a smernici CIPE. Nová zmluva o službách vo verejnom záujme má zároveň jasné trvanie (10 rokov), spoločnosť Laziomar sa v nej určuje ako prevádzkovateľ služieb vo verejnom záujme a zmluva obsahuje opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej kompenzácie a na vrátenie takejto nadmernej kompenzácie (pozri aj odôvodnenie 215). Komisia preto dospela k záveru, že prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.

Priorita kotvenia

(199) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Ak by pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme v skutočnosti neexistovalo nijaké prioritné kotvenie, tieto spoločnosti by možno (niekedy) museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre občanov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v novej zmluve o službách vo verejnom záujme okrem toho existujú osobitné povinnosti týkajúce sa časového plánovania odchodu v prípade trás so službami vo verejnom záujme, priorita kotvenia pomáha zabezpečiť, aby prístavy prideľovali kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytuje, aby spoločnosť Laziomar mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenie 197). Taliansko okrem toho potvrdilo, že priorita kotvenia sa vzťahuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme. Priorita kotvenia je preto takisto v súlade s prvou podmienkou rozsudku vo veci Altmark.

5.1.2.2. Kritérium Altmark 2

(200) Komisia pripomína, že v rozhodnutí z roku 2012 (pozri jeho bod 205) prijala predbežné stanovisko, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.

(201) Komisia na základe toho konštatuje, že parametre, na ktorých sa zakladá výpočet náhrad, boli určené vopred a dodržiavajú sa pri nich požiadavky transparentnosti v súlade s druhým kritériom rozsudku vo veci Altmark.

(202) Konkrétnejšie parametre, na základe ktorých sa náhrady vypočítali, sú podrobne vysvetlené v smernici CIPE a boli uplatnené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme (a prílohách k nemu), zatiaľ čo maximálna výška náhrad je stanovená v zákone z roku 2009. Metóda výpočtu náhrad, napríklad vrátane nákladových prvkov, ktoré boli zohľadnené, je podrobne opísaná v smernici CIPE. Keďže priorita kotvenia v prípade spoločnosti Laziomar nezahŕňa finančné náhrady, Komisia sa domnieva, že toto opatrenie je v súlade s kritériom Altmark 2.

(203) Komisia preto dospela k záveru, že druhá podmienka rozsudku vo veci Altmark je splnená.

5.1.2.3. Kritérium Altmark 3

(204) Podľa tretej podmienky rozsudku vo veci Altmark nemôžu náhrady prijaté za plnenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu presiahnuť sumu nevyhnutnú na krytie všetkých nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo ich časti, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov.

(205) V rozhodnutí vo veci Altmark sa však nestanovuje presné vymedzenie primeraného zisku. Podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu primeraný zisk by sa mal chápať ako miera rentability kapitálu, ktorú by vyžadovala bežná spoločnosť zvažujúca – pri zohľadnení úrovne rizika – či bude, alebo nebude poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu počas celého trvania obdobia poverenia. Úroveň rizika závisí od dotknutého sektora, druhu služby a povahy mechanizmu náhrad.

(206) V rozhodnutí z roku 2012 Komisia vyjadrila pochybnosti v súvislosti s primeranosťou náhrad vyplatených od roku 2014 spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar. Konkrétne, pokiaľ ide o náhrady vyplatené od roku 2010, Komisia prijala predbežné stanovisko, že v pevne stanovenej rizikovej prirážke 6,5 % sa nezohľadňuje primeraná úroveň rizika, keďže *prima facie* sa zdá, že spoločnosť Laziomar neprevzala riziká, ktoré sa bežne znášajú pri prevádzke takýchto služieb. Konkrétnejšie nákladové prvky použité na účely výpočtu náhrad zahŕňajú všetky náklady spojené s poskytovaním služby, pričom sa prihliadalo napríklad na zmeny cien paliva. Komisia sa preto v tejto fáze domnievala, že spoločnosť Laziomar mohla získať nadmernú kompenzáciu.

(207) Komisia konštatuje, že určité aspekty v metóde náhrad, ktorá bola stanovená v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, zrejme skutočne vedú k zníženiu komerčného rizika, ktoré vzniká spoločnosti Laziomar. Najmä maximálne cestovné, ktoré môže spoločnosť Laziomar účtovať, sa každoročne upravuje s cieľom zohľadniť infláciu a zmeny v indexe spotrebiteľských cien. Nová zmluva o službách vo verejnom záujme okrem toho obsahuje určité ustanovenia (pozri odôvodnenie 78), ktorých cieľom je zachovanie hospodársko-finančnej rovnováhy služby vo verejnom záujme. Najmä v prípade, ak by boli náhrady za služby vo verejnom záujme nedostatočné na pokrytie nákladov na služby, ktoré boli zverené na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, tieto ustanovenia umožňujú revidovať i) systém taríf; ii) úroveň ponúkaných služieb vo verejnom záujme; iii) výšku ročného cenového stropu a iv) kapitálové granty na investície.

(208) Podľa článku 25 zmluvy môže spoločnosť Laziomar v prípade nezrovnalostí v hospodárskej a finančnej rovnováhe požiadať o obnovu rovnováhy podaním návrhu regiónu Lazio. Tento návrh sa potom predloží technickému výboru zodpovednému za riadenie zmluvy.

(209) Hoci sa zdá, že sa týmito ochrannými opatreniami znižuje obchodné riziko, ktorému čelí spoločnosť Laziomar, Komisia sa domnieva, že spoločnosť je aj naďalej vystavená riziku, že náhrady nemusia byť dostatočné na to, aby pokryli náklady na prevádzkovanie služby. Návrh na obnovu rovnováhy nemusí byť vždy prijatý, keďže región Lazio musí rozhodnúť vo veci samej a prijať rozhodnutie na základe stanoviska technického výboru do 90 dní od podania žiadosti spoločnosťou Laziomar. Až do prijatia rozhodnutia musí spoločnosť Laziomar pokračovať v prevádzkovaní služieb vo verejnom záujme bez zmeny. Ako uvádza Taliansko, tento mechanizmus je naozaj zložitý a uplatňuje sa za veľmi prísnych podmienok, preto spoločnosť Laziomar túto možnosť doteraz nevyužila.

(210) Okrem toho Komisia konštatuje, že príspevok na obnovu rovnováhy sa nevzťahuje na všetky kategórie nákladov. Konkrétne platí, že podľa článku 25 zmluvy o službách vo verejnom záujme by mala náklady súvisiace s neefektívnym riadením, finančnými poplatkami, akýmkoľvek zvýšením jednotkových personálnych nákladov na účely splnenia pracovnoprávnych požiadaviek, ako aj všetky náklady súvisiace s obchodnou politikou uplatňovanou spoločnosťou Laziomar znášať samotná spoločnosť Laziomar. Spoločnosť Laziomar je preto neustále motivovaná dosahovať efektívnu výkonnosť za čo najnižšie náklady pre verejnosť.

(211) Ako už bolo uvedené v odôvodneniach 48 až 52, v smernici CIPE sa predpokladá, že na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC by sa použila riziková prirážka 6,5 %. V praxi však bola sadzba 6,5 % uplatnená ako paušálna sadzba pre návratnosť kapitálu (pozri aj odôvodnenie 136).

(212) Vzhľadom na to nemôže spoločnosť Laziomar, bez ohľadu na výšku náhrad, na ktorú by mala nárok, z dôvodu započítania rizikovej prirážky 6,5 % nikdy získať viac ako maximálnu sumu stanovenú v zmluve o službách vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 76). V súlade s bodom 47 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 Komisia posudzuje, či počas celého trvania zmluvy došlo k nadmernej kompenzácii. Ako sa uvádza v tabuľke 10, z údajov za obdobie 2014 – 2019 vyplýva, že skutočne prijaté náhrady za služby vo verejnom záujme boli (s výnimkou súm za roky 2016 a 2018, ktoré však boli aj tak nižšie ako horná hranica dohodnutá v zmluve, t. j. 13 524 536 EUR) nedostatočné na úhradu čistých nákladov na službu (t. j. 80 173 862 EUR vyplatených na čisté náklady 80 397 000 EUR) aj pred započítaním rizikovej prirážky 6,5 % (t. j. 1 928 000 EUR). Z výpočtu na základe metodiky vyplýva, že aj po započítaní návratnosti kapitálu na úrovni 6,5 % dostala spoločnosť Laziomar za obdobie 2014 – 2019 v podstate približne o 2 150 000 EUR menej, ako je oprávnená suma (t. j. 82 325 000 EUR oprávnených náhrad mínus 80 173 862 EUR skutočných náhrad). Znamená to, že v praxi spoločnosť Laziomar nedostala sumu, ktorá bola vypočítaná ako návratnosť kapitálu. Návratnosť kapitálu spoločnosti Laziomar za celé obdobie (do roku 2019) bola v skutočnosti nulová, nie na úrovni 6,5 %, ako to pôvodne predpokladalo Taliansko ([68]). Tieto údaje potvrdzujú, že ustanovenia o obnove rovnováhy z článku 25 zmluvy nechránia spoločnosť Laziomar pred všetkými rizikami súvisiacimi s prevádzkou služby vo verejnom záujme.

Tabuľka 10

Čisté náklady na službu vo verejnom záujme, ktorú spoločnosť Laziomar poskytovala v období 2014 – 2019

(EUR)

Verejno-právne poslanie spoločnosti Laziomar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Celkový súčet
Celkové príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Náklady spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Celková výška náhrad, ktorú spoločnosť Laziomar dostala za obdobie 2014 – 2019, bola nižšia ako čisté náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní služby vo verejnom záujme, bez započítania návratnosti kapitálu.

= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Návratnosť kapitálu (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Oprávnené na náhradu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Skutočné náhrady	13 375 000	13 376 000	13 330 000	13 370 070	13 356 282	13 366 510	80 173 862
= Nadmerné/ nedostatočné náhrady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 2 151 138

(213) Pokiaľ ide o úroveň primeraného zisku, Taliansko však počas formálneho vyšetrovania (pozri odôvodnenie 136) objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrad, bolo prijaté rozhodnutie zjednodušiť výpočet uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu. Taliansko sa domnieva, že jeho zjednodušený prístup je konzervatívny a neumožňuje v prípade spoločnosti Laziomar náhrady vyššie, ako boli stanovené podľa smernice CIPE.

(214) Komisia vzhľadom na uvedené porovnala návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 6,5 %, ktorá bola uplatnená na spoločnosť Laziomar, s mediánovou návratnosťou kapitálu, ktorú vytvorila referenčná skupina v roku 2013 (rok pred poverením spoločnosti Laziomar). Referenčná skupina pozostáva z vybratých prevádzkovateľov trajektov, ktorí ponúkali námorné spojenia v rámci Talianska alebo medzi Talianskom a inými členskými štátmi ([69]). Z analýzy vyplýva, že návratnosť kapitálu uplatnená na spoločnosť Laziomar je podobná mediánovej návratnosti, ktorú vytvorili spoločnosti v referenčnej skupine. Toto porovnanie ukazuje, že rok pred poverením spoločnosti Laziomar nebola návratnosť kapitálu na úrovni 6,5 % neprimeraná.

(215) Komisia ďalej priaznivo konštatuje, že podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa od spoločnosti Laziomar vyžaduje, aby každoročne zasielala svoje prevádzkové účty (ďalej rozdelené podľa trás a osvedčené nezávislým audítorom) ministerstvu infraštruktúry a dopravy, aby ministerstvo mohlo skontrolovať, či došlo k akejkoľvek nadmernej kompenzácii. Poskytuje sa tým ďalšia záruka, ktorá zabezpečuje, že spoločnosť Laziomar nemôže získať nijakú nadmernú kompenzáciu. Taliansko predložilo tieto prevádzkové účty aj za obdobie 2014 – 2019, čím Komisii umožnilo vykonať výpočty uvedené v tabuľke 10.

(216) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Laziomar nepresahujú sumu nevyhnutnú na pokrytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk. Komisia sa konkrétnejšie domnieva, že riziková prirážka 6,5 %, ktorá sa predpokladá podľa smernice CIPE, sa musí posudzovať v spojení s maximálnou výškou náhrady stanovenou v zmluve o službách vo verejnom záujme. So zreteľom na to bola návratnosť kapitálu, ktorú mohla spoločnosť Laziomar očakávať z pohľadu *ex ante*, v súlade s rizikami, ktoré niesla pri prevádzke služieb vo verejnom záujme podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme. Pochybnosti Komisie týkajúce sa súladu s treťou podmienkou rozsudku vo veci Altmark sú preto rozptýlené.

(217) Pokiaľ ide o prioritu kotvenia a akúkoľvek možnú nadmernú kompenzáciu, ktorá z nej môže vyplývať, Komisia konštatuje, že tieto účinky sa plne prejavia na interných účtoch prevádzkovateľa v miere, v akej toto opatrenie prispeje k zníženiu prevádzkových nákladov alebo zvýšeniu príjmov prevádzkovateľa služieb vo verejnom záujme. Na základe analýzy Komisie (pozri odôvodnenie 212) sa potvrdilo, že v období 2014 – 2019 spoločnosť Laziomar nedostala nadmernú kompenzáciu. Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia je takisto v súlade s tretím kritériom rozsudku vo veci Altmark.

([69]) Týka sa najmä spoločností Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV a Caronte & Tourist. Z referenčnej skupiny boli vylúčené ostatné spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group (napr. Caremar, CIN, Siremar).

5.1.2.4. Kritérium Altmark 4

(218) Štvrté kritérium stanovené v rozsudku vo veci Altmark je splnené, ak bol príjemca kompenzácie za prevádzku služby všeobecného hospodárskeho záujmu vybratý na základe postupu verejného obstarávania, ktorý umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu verejnosti za najnižšiu cenu, alebo ak bola v opačnom prípade kompenzácia vypočítaná s odkazom na náklady efektívneho podniku.

(219) Podľa bodu 63 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu najjednoduchším spôsobom, ako môžu orgány verejnej moci dodržať štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, je vykonanie otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ([70]) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES ([71]).

(220) Komisia pripomína, že v tomto prípade sa postup verejného obstarávania začal pred nadobudnutím účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ ([72]) (ktorá sa uplatňuje na verejné zákazky zadávané na prevádzku služieb námornej dopravy) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ ([73]). V tom čase boli stále v účinnosti smernice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Smernica 2004/17/ES sa však neuplatňuje na služby námornej dopravy, aké poskytovala spoločnosť Laziomar. V článku 5 smernice 2004/17/ES sa skutočne objasňuje, že do rozsahu jej pôsobnosti sú zahrnuté len dopravné služby v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy.

(221) Verejné zákazky, ktoré verejní obstarávatelia zadávajú v súvislosti so službami námornej, pobrežnej alebo riečnej dopravy, patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2004/18/ES na základe jej odôvodnenia 20. Služby vodnej dopravy sú však uvedené aj v prílohe II B k tejto smernici, z čoho vyplýva ([74]), že sa na ne vzťahuje len jej článok 23 a článok 35 ods. 4. To znamená, že podľa smernice 2004/18/ES sa na verejnú zákazku na služby námornej dopravy vzťahujú len povinnosti týkajúce sa technických špecifikácií (článok 23) a povinnosť uverejniť oznámenie o výsledku verejného obstarávania (po zadaní zákazky, a teda na konci, nie na začiatku postupu zadávania zákazky: článok 35 ods. 4). Všetky ostatné pravidlá určené smernicou 2004/18/ES – vrátane ustanovení o obsahu oznámení, ktoré sa majú uverejniť (článok 36 ods. 1), a ustanovení o kritériách výberu (články 45 až 52) – sa na verejné zákazky na služby námornej dopravy neuplatňujú.

(222) Smernica 2004/18/ES sa okrem toho v nijakom prípade neuplatňuje na verejné koncesie na služby, ako sa vymedzujú v jej článku 1 ods. 4 ([75]). Komisia pripomína, že na verejné koncesie na služby (a na verejné zákazky), v ktorých sa uplatňuje určitý cezhraničný záujem, sa však naďalej vzťahujú všeobecné zásady zmluvy týkajúce sa transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania.

(223) Na základe uvedených skutočností dospela Komisia k záveru, že smernica 2004/18/ES sa môže uplatňovať len v prípade verejnej zákazky, ale nie, keď ide o verejnú koncesiu na služby. Ako už bolo uvedené, keďže aktuálny prípad sa týka služieb vodnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, uplatňovali by sa navyše len niektoré požiadavky tejto smernice. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že pokiaľ má preukázať splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark, nemôže sa spoliehať len na dodržiavanie smerníc o verejnom obstarávaní. Komisia preto ďalej posudzuje, či postup verejného obstarávania, ktorý použilo Taliansko,

([70]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

([71]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114).

([72]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

([73]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

([74]) Podľa článku 21 smernice 2004/18/ES.

([75]) Znenie článku 1 bodu 4 smernice 2004/18/ES: „Verejná koncesia na služby' je zákazka rovnakého druhu ako verejná zákazka na služby s tým rozdielom, že protiplnením za poskytovanie služieb je buď len právo na využívanie služby, alebo toto právo spojené s peňažným plnením."

bol súťažný, transparentný, nediskriminačný a bezpodmienečný. Komisia pri tomto posudzovaní vychádza z príslušných usmernení uvedených v jej oznámení o pojme štátna pomoc ([76]) (najmä v jeho bode 89 a nasledujúcich bodoch) a v oznámení o službách všeobecného hospodárskeho záujmu (najmä v jeho bode 63 a nasledujúcich bodoch).

Súťažná a transparentná povaha postupu verejného obstarávania

(224) V bode 90 oznámenia o pojme štátna pomoc sa špecifikuje, že postup verejného obstarávania musí byť súťažný ([77]), aby sa účasť na ňom umožnila všetkým kvalifikovaným uchádzačom, ktorí o ňu majú záujem. Podľa bodu 91 tohto oznámenia musí byť navyše postup transparentný, aby umožňoval rovnocenné a náležité informovanie všetkých uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, vo všetkých fázach postupu verejného obstarávania. V tomto bode sa zároveň zdôrazňuje, že medzi kľúčové prvky transparentného postupu výberu patria prístupnosť informácií, dostatok času pre uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, a jasné kritériá výberu a zadania zákazky, a uvádza sa, že verejné obstarávanie musí byť zverejnené v dostatočnom rozsahu, aby ho všetci potenciálni uchádzači mohli vziať na vedomie.

(225) V tomto prípade bola výzva na vyjadrenie záujmu uverejnená v *Úradnom vestníku Európskej únie*, v Úradnom vestníku Talianskej republiky, v štyroch celoštátnych a miestnych talianskych denníkoch a na webovom sídle regiónu Lazio (pozri odôvodnenie 58). V tejto výzve vyzývali „každého, kto môže *zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy*“, aby vyjadril svoj záujem, a neukladali sa v nej nijaké ďalšie podmienky. Potenciálnym uchádzačom sa poskytol dostatočný čas, aby mohli primerane vyjadriť svoj záujem a zúčastniť sa tak na ďalšom postupe. Komisia sa preto domnieva, že zámer regiónu Lazio predať spoločnosť Laziomar a uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme bol všeobecne známy a mohli sa o ňom dozvedieť všetci potenciálni uchádzači.

(226) Uchádzačom je okrem toho nutné poskytnúť všetky dokumenty a informácie potrebné na účasť v ponukovom konaní, aby mohli náležite posúdiť spoločnosť ponúkanú na predaj. Tieto informácie je nutné potenciálnym uchádzačom sprístupniť transparentným a nediskriminačným spôsobom a tak, aby mali všetci účastníci, ktorí prejavia záujem, rovnaký prístup k relevantným informáciám.

(227) Po prvé vo výzve na vyjadrenie záujmu sa uvádzalo, že uchádzači musia byť schopní „*zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy*“. Toto bola jediná podmienka účasti, ktorú Taliansko uplatnilo s cieľom určiť, či sa stranám, ktoré majú záujem, umožní účasť na postupe verejného obstarávania. Hoci vo výzve sa nešpecifikovalo, ako by uchádzači mohli preukázať splnenie tejto požiadavky, štandardne to znamenalo, že by sa mohol použiť akýkoľvek vhodný dôkazný prostriedok ([78]). Komisia sa domnieva, že táto podmienka účasti bola jasná všetkým uchádzačom, ktorí mali záujem, a bola zároveň odôvodnená vzhľadom na sledovaný cieľ.

(228) Po druhé v zákone z roku 2009 boli zainteresované strany jasne informované, že po dokončení postupu verejného obstarávania sa má uzavrieť nový dohovor/zmluva o službách vo verejnom záujme a že maximálna ročná výška náhrady za služby vo verejnom záujme bola stanovená na 10 030 606 EUR ročne. Vo výzve na vyjadrenie záujmu sa navyše uvádzalo, že cieľom bolo predať spoločnosť Laziomar za pevne stanovenú cenu 2 272 000 EUR. Taliansko okrem toho potvrdilo, že siedmim stranám, ktorým bolo umožnené postúpiť do ďalšej fázy postupu verejného obstarávania, boli sprístupnené všetky príslušné informácie, pokiaľ ide o rozsah predaja, vrátane návrhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá sa má uzavrieť medzi kupujúcim a Talianskom. Tieto strany sa tak mohli rozhodnúť, či predložia ponuku, a ak áno, koľko ponúknu. Komisia sa na základe toho domnieva, že z výzvy na vyjadrenie záujmu bolo dostatočne jasné, že predaj sa týka spoločnosti Laziomar a je spojený s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Po vyjadrení záujmu sa stranám poskytol prístup k všetkým informáciám potrebným na rozhodnutie o možnej ponuke.

([76]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

([77]) V oznámení o pojme štátna pomoc Komisia konštatuje, že súdy Únie v kontexte štátnej pomoci často odkazujú na „otvorený“ (*open*) postup verejného obstarávania. Použitie slova „otvorený“ však neodkazuje na osobitný postup podľa smerníc o verejnom obstarávaní. Preto sa Komisia domnieva, že v tejto súvislosti sa zdá vhodnejší výraz „súťažný“ (*competitive*). V tomto oznámení Komisia takisto konštatuje, že účelom nie je odkloniť sa od vecných podmienok stanovených v judikatúre.

([78]) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 221), na tento postup verejného obstarávania sa okrem toho neuplatňoval článok 36 ods. 1 smernice 2004/18/ES. Taliansko preto v skutočnosti nemalo nijakú povinnosť uviesť vo výzve podmienky účasti.

(229) Po tretie Komisia sa domnieva, že výzva na vyjadrenie záujmu prilákala značný počet potenciálnych uchádzačov. Všetkých sedem spoločností, ktoré boli pozvané do ďalej fázy postupu verejného obstarávania, dostalo potom od regiónu Lazio podrobné informácie o postupe. V súlade s ustanoveniami smernice 2004/18/ES sa navyše zdá, že Taliansko okrem uvedenia požiadavky pokračovať v poskytovaní služby vo verejnom záujme a odkazu na právne predpisy, ktorými sa táto služba upravuje, nemalo žiadnu povinnosť poskytnúť vo výzve viac informácií o zadávanej zákazke (pozri odôvodnenie 221).

(230) Po štvrté výzva obsahovala minimum potrebných informácií na predloženie vyjadrenia záujmu (t. j. pokračovanie služby vo verejnom záujme) a nemohla viesť k vylúčeniu prevádzkovateľov námornej dopravy, ktorí mali záujem. Rozhodnutím plánovacích orgánov bolo zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a prepojenie Pontinských ostrovov s pevninou. Ako už bolo vysvetlené, táto podmienka bola vopred oznámená všetkým potenciálnym prevádzkovateľom, ktorí vyjadrili záujem zúčastniť sa na postupe verejného obstarávania. Komisia sa teda domnieva, že Taliansko nemalo v danej fáze žiadnu kontrolu nad potenciálnymi uchádzačmi, z čoho vyplýva, že plánovacie orgány nemali v úmysle v dôsledku začlenenia povinnej požiadavky na pokračovanie služby vo verejnom záujme selektívne uprednostniť žiadneho potenciálneho uchádzača pri uzatváraní zmluvy o službách vo verejnom záujme a vlastníctve spoločnosti Laziomar. Komisia takisto skonštatovala, že všetky príslušné informácie o podmienkach účasti a ďalšom postupe boli poskytnuté vo výzve zaslanej všetkým siedmim stranám, ktoré postúpili do fázy predkladania ponúk.

(231) V rozhodnutí z roku 2012 Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa niektorých finančných požiadaviek v rámci postupu verejného obstarávania (pozri odôvodnenie 109), ktoré boli uložené uchádzačom podľa zmluvy o službách verejného záujmu navyše k štandardným kvalitatívnym podmienkam, ktoré sa v každom prípade vyžadujú ako záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Komisia mala navyše pochybnosti, či takéto požiadavky možno akceptovať v situácii ako táto, keď sa ponúka na predaj celá spoločnosť.

(232) Počas vyšetrovania však Komisia získala informácie, ktoré jej obavy zmiernili. Konkrétne Taliansko vypustilo z výzvy na predkladanie ponúk finančné požiadavky (t. j. vopred stanovené objemy obratu v sektore námornej dopravy), ktoré by účasť na výberovom konaní umožňovali iba prepravným spoločnostiam (pozri odôvodnenie 125). Komisia konštatuje, že záujem o účasť na postupe verejného obstarávania vyjadrila aj spoločnosť Carpoint Motorsport S.p.A, ktorá podľa verejne dostupných informácií pôsobí v odvetví maloobchodu a veľkoobchodu s vozidlami (pozri odôvodnenie 61).

(233) Komisia ďalej víta iniciatívu regiónu Lazio na podporu čo najširšej účasti na postupe verejného obstarávania tým, že umožnil uchádzačom spoločnú účasť prostredníctvom dočasných zoskupení uchádzačov, konzorcií alebo EZHZ (pozri odôvodnenie 60).

(234) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že postup verejného obstarávania bol ako celok súťažný a transparentný. Najmä zámer regiónu Lazio odpredať spoločnosť Laziomar a uzavrieť s víťazným uchádzačom novú zmluvu o službách vo verejnom záujme v trvaní 10 rokov bol široko sprístupnený tak, aby sa o ňom dozvedeli všetci potenciálni uchádzači na príslušnom regionálnom alebo medzinárodnom trhu. Komisia okrem toho prihliada na skutočnosť, že potenciálni uchádzači mohli ľahko vyjadriť záujem a nemuseli sa v tejto fáze k ničomu zaviazať. Pokiaľ mohli tieto strany preukázať, že spĺňajú jedinú podmienku účasti, a to zaručenie kontinuity služby, boli im potom poskytnuté všetky potrebné informácie a čas, aby sa mohli rozhodnúť, či a koľko chcú za spoločnosť Laziomar ponúknuť. Komisia sa preto domnieva, že jej pochybnosti o tom, že postup verejného obstarávania nebol dostatočne transparentný vzhľadom na možné nedostatky vo výzve na vyjadrenie záujmu, sú rozptýlené.

Nediskriminačný charakter postupu verejného obstarávania

(235) V bode 92 oznámenia o pojme štátna pomoc sa zdôrazňuje, že nevyhnutnými podmienkami na zaistenie súladu výslednej transakcie s trhovými podmienkami sú nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými uchádzačmi vo všetkých fázach postupu a objektívne kritériá výberu a zadania zákazky stanovené pred samotným postupom. V tomto bode sa ďalej špecifikuje, že v záujme zabezpečenia rovnocenného zaobchádzania by kritériá zadania zákazky mali uchádzačom umožňovať objektívne porovnanie a posúdenie ich ponúk.

(236) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 227), výzva na vyjadrenie záujmu obsahovala len jednu podmienku, a to že uchádzači musia byť schopní „zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy“. Všetkých osem strán, ktoré reagovali na výzvu a vyjadrili záujem, si bolo tohto záväzku vedomých. Komisia sa domnieva, že táto podmienka bola objektívna a všetky zainteresované strany o nej boli dostatočne jasne informované vo výzve na vyjadrenie záujmu.

(237) Sedem z ôsmich zainteresovaných uchádzačov, ktoré postúpili do ďalšej fázy postupu verejného obstarávania, bolo vyzvaných na predloženie ponuky, pričom všetci mali k dispozícii rovnaké informácie (pozri odôvodnenie 61).

(238) Pochybnosti Komisie uvedené v rozhodnutí z roku 2011, že výzva na vyjadrenie záujmu nemusela byť dostatočne nediskriminačná, sú preto rozptýlené. Všetky strany boli v rôznych fázach postupu verejného obstarávania správne a rovnako informované, takže mohli ponuku predložiť pri plnej znalosti postupu a požiadaviek. Komisia sa zároveň domnieva, že kritériá na vyhodnotenie ponúk umožňujú objektívne porovnanie a posúdenie ponúk.

Zabezpečenie poskytovania služieb verejnosti za najnižšiu cenu

(239) V bode 65 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa stanovuje, že na základe judikatúry Súdneho dvora postup verejného obstarávania vylučuje existenciu štátnej pomoci iba tam, kde umožňuje vybrať uchádzača schopného poskytovať služby „verejnosti za najnižšiu cenu“.

(240) V tomto prípade bola v rámci postupu verejného obstarávania ponúknutá nová zmluva o službách vo verejnom záujme spojená s predajom spoločnosti Laziomar namiesto toho, aby sa ponúkla len samotná zmluva o službách vo verejnom záujme. Taliansko rozhodlo, že cena za predaj spoločnosti Laziomar sa pevne stanoví (na základe ocenenia vypracovaného nezávislým expertom) a nebude sa o nej dať rokovať, zatiaľ čo v prípade zmluvy o poskytovaní služieb si Taliansko vybralo ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku, pričom za cenu sa mohlo udeliť 30 bodov a za technické kritériá 70 bodov (pozri odôvodnenie 62).

(241) Pokiaľ ide o použitie ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, v bode 67 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že „ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku“ možno (okrem „najnižšej ceny“) takisto považovať za vyhovujúcu štvrtému kritériu rozsudku vo veci Altmark „[…] za predpokladu, že kritériá pre zadanie zákazky […] v dostatočnej miere súvisia s predmetom poskytovanej služby a ekonomicky najvýhodnejšej ponuke umožňujú zodpovedať trhovej hodnote“ ([79]).

(242) Komisia konštatuje, že Taliansko sa zameralo na výber prevádzkovateľa, ktorý by vzhľadom na určité požiadavky poskytoval služby pri dodržaní prísnych technických a kvalitatívnych noriem. Pokiaľ ide o rozdelenie maximálneho počtu bodov na technickú ponuku (70 bodov) a ekonomickú ponuku (30 bodov) na účely uzavretia zmluvy na základe kritéria ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, Taliansko s odvolaním sa na stanovisko talianskej Štátnej rady (pozri odôvodnenie 126) poukazuje na dôležitosť kvalitatívnych prvkov ponuky ako prostriedkov na zabránenie nadmerným revíziám ceny smerom nadol, ktoré by bolo náročné zachovať bez zníženia kvality služieb vo verejnom záujme. Taliansko zároveň argumentuje tým, že toto rozdelenie umožnilo dosiahnuť lepšiu cenu za služby (pozri odôvodnenie 127).

(243) Výzva na predkladanie ponúk obsahovala všetky informácie potrebné na vyplnenie finančných a technických ponúk. Najmä pokiaľ ide o technickú ponuku, siedmi prevádzkovatelia námornej dopravy, ktorí boli vyzvaní na predloženie ponuky, museli poskytnúť podrobné informácie o riadení a podmienkach, ktoré by dodržiavali počas celého obdobia platnosti poverenia. Prevádzkovatelia museli preukázať najmä: i) cielené iniciatívy na zlepšenie riadenia (napr. chartu služieb, marketingovú a komunikačnú politiku, plán webového marketingu, optimalizáciu ľudských zdrojov a plavidiel – 10 bodov); ii) opatrenia na obnovu flotily (napr. stanovenie priemerného veku flotily, zabezpečenie minimálnych funkčných vlastností plavidiel, ako sú rozmery, pohodlie, rýchlosť, bezpečnostný systém atď. – 40 bodov) a iii) vyčlenenie plavidiel na doplnenie existujúcej flotily (t. j. zabezpečenie technických vlastností jednotlivých plavidiel vrátane linkových plavidiel, ktoré prevádzkovateľ zamýšľa použiť na poskytovanie služieb – 20 bodov). Tieto požiadavky spolu evidentne úzko súvisia a prinášajú pridanú hodnotu poskytovaniu služieb námornej dopravy. Komisia sa preto domnieva, že vďaka použitiu ekonomicky najvýhodnejšej ponuky pre príslušnú službu spojenú s predajom spoločnosti Laziomar mohlo Taliansko vytvoriť efektívnu hospodársku súťaž a získať službu s najvyššou možnou hodnotou za najnižšiu cenu pre verejnosť. V tejto súvislosti Komisia konštatuje,

([79]) Pozri aj bod 96 oznámenia o pojme štátna pomoc.

že ročná odmena priznaná spoločnosti CLN za poskytovanie služieb námornej dopravy bola oveľa nižšia ako maximálna ročná výška náhrad, ktorú navrhol región Lazio na začiatku postupu verejného obstarávania (pozri odôvodnenie 75).

(244) Pokiaľ ide osobitne o zviazanie služby s predajom spoločnosti Laziomar, v rozhodnutí z roku 2012 Komisia prijala predbežné stanovisko, že postup verejného obstarávania na uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme by bez záväzku prevziať plavidlá spoločnosti Laziomar potrebné na vykonávanie služby vo verejnom záujme viedol k nižším nákladom pre verejnosť.

(245) Komisia už dospela k záveru, že postup verejného obstarávania bol dostatočne transparentný a nediskriminačný, aby sa na ňom mohlo zúčastniť čo najviac potenciálnych uchádzačov. Po širokom uverejnení výzvy na vyjadrenie záujmu naozaj pozitívne zareagovalo osem prevádzkovateľov námornej dopravy, z ktorých siedmim bolo umožnené postúpiť do fázy predkladania ponúk. Všetky príslušné informácie týkajúce sa postupu verejného obstarávania boli poskytnuté vo výzve zaslanej týmto siedmim prevádzkovateľom.

(246) Po fáze vyjadrenia záujmu bola predložená jedna súťažná ponuka (CLN), ktorú región Lazio vyhodnotil s prihliadnutím na jej technickú aj finančnú stránku.

(247) Povinná podmienka zaručiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a zviazanie aktív so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme navzájom súvisia. Konkrétne sa spojením predaja spoločnosti Laziomar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme na nadobúdateľa, teda spoločnosť CLN, automaticky vzťahuje požiadavka zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a poskytuje sa mu priorita kotvenia. Komisia sa domnieva, že zviazanie predaja spoločnosti Laziomar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme a poskytnutie priority kotvenia nemá za následok nižšiu cenu, než keby sa aktíva a táto zmluva predávali samostatne, a to z týchto dôvodov.

(248) Spoločnosť Laziomar bola ako jediná poverená poskytovaním služieb vo verejnom záujme a zabezpečovaním územnej kontinuity. Vzhľadom na to sa všetky plavidlá spoločnosti Laziomar využívali a v súčasnosti využívajú na poskytovanie služieb vo verejnom záujme. Preto nemožno tvrdiť, že by súkromný poskytovateľ získal vyššiu cenu, keby sa uvedené alebo niektoré plavidlá predali bez tejto podmienky. Podľa informácií poskytnutých Talianskom a nezávislého odborného posúdenia zadaného na vypracovanie regiónom Lazio (pozri odôvodnenia 66 a 67) sú plavidlá spoločnosti Laziomar staršie (od 22 do 32 rokov) a stav motorov a ďalších materiálov (napr. materiálov, z ktorých je skonštruovaný trup) si po množstve hodín prevádzky za roky služby vyžaduje modernizáciu a údržbu. Po týchto plavidlách by bol teda malý komerčný dopyt, keďže po nákupe by si v krátkom čase vyžadovali investície, obnovu a modernizáciu. Vzhľadom na to je nepravdepodobné, že by tieto plavidlá mohli byť na účely inej prepravy ako v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme predané za vyššiu cenu, než aká na ne bola vynaložená.

(249) Okrem toho sa Komisia domnieva, že keby sa spoločnosť Laziomar predávala samostatne, potenciálni uchádzači by s najväčšou pravdepodobnosťou nemali také značné zdroje (pozostávajúce zo štyroch plavidiel, ako aj priemyselného a obchodného vybavenia) na ich opätovné nasadenie do prevádzky s cieľom plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme. Platí to najmä preto, lebo nová zmluva obsahuje osobitné požiadavky na plavidlá, ktoré sa majú používať na jednotlivých trasách so službami vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 243). Každý prevádzkovateľ, ktorý mal požadované zdroje, by ich už pravdepodobne využíval na iných trasách a ich opätovné nasadenie v súlade s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme by nevyhnutne viedlo k strate príjmov z ich predošlého použitia.

(250) Komisia sa preto domnieva, že zviazaním týchto lodí so zmluvou o službách vo verejnom záujme bolo možné získať za plavidlá spoločnosti Laziomar vyššiu cenu, keďže ich nadobúdateľ by za prevádzkovanie plavidiel na trasách so službami vo verejnom záujme získal náhradu za služby vo verejnom záujme na obdobie 10 rokov. Okrem toho akýkoľvek súkromný predávajúci v trhovom hospodárstve by sa rozhodol predať spoločnosť Laziomar spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme, aby získal najvyššiu cenu. Komisia na základe toho dospela k záveru, že Taliansko nestanovilo podmienky, ktoré mohli viesť k zníženiu ceny alebo ktoré by nepožadoval súkromný predávajúci.

(251) Komisia dospela k záveru, že jej pochybnosť, že postup verejného obstarávania na uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spolu s predajom spoločnosti Laziomar by nemohol viesť k nižšej cene pre verejnosť, je rozptýlená.

(252) Vzhľadom na uvedené sa Komisia domnieva, že vďaka použitiu ekonomicky najvýhodnejšej ponuky v prípade novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojenej s predajom spoločnosti Laziomar až do dokončenia postupu verejného obstarávania prebiehala skutočná hospodárska súťaž.

Silné záruky v návrhu postupu v prípade, keď je predložená len jedna ponuka

(253) Na základe uvedeného posúdenia (pozri odôvodnenia 224 až 252) Komisia dospela k záveru, že postup verejného obstarávania bol otvorený, transparentný a nediskriminačný v súlade s pravidlami verejného obstarávania. V bode 68 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa však konštatuje, že „konania, v rámci ktorých je predložená len jedna ponuka, nemožno pokladať za dostatočné na zabezpečenie toho, že toto konanie povedie k získaniu najnižšej ceny pre verejnosť“.

(254) Keďže v rámci postupu verejného obstarávania týkajúceho sa spoločnosti Laziomar (ktorý zahŕňal novú zmluvu o službách vo verejnom záujme) predložila ponuku len spoločnosť CLN, takýto postup verejného obstarávania by zvyčajne nebol dostatočný na zabezpečenie toho, aby víťazovi nevznikla výhoda.

(255) Komisia však pozíciu vyjadrenú v bode 68 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu zjemnila vo svojej príručke pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([80]), kde uviedla, že „[t]o však neznamená, že nemôžu existovať prípady, keď vzhľadom na obzvlášť silné záruky v návrhu postupu, aj postup s jednou predloženou ponukou môže byť dostačujúci na zabezpečenie poskytovania služby, za najnižšiu cenu pre verejnosť“.

(256) Komisia sa domnieva, že v posudzovanom prípade boli takéto záruky prítomné. Konkrétnejšie:

1. Postup verejného obstarávania bol organizovaný tak, aby sa maximalizoval záujem potenciálnych uchádzačov. Títo potenciálni uchádzači okrem toho nemuseli na vyjadrenie záujmu dodržiavať zaťažujúce postupy a nemuseli im vzniknúť značné náklady. Preto vyjadrilo záujem osem spoločností, z ktorých sedem bolo vyzvaných na predloženie ponuky (pozri odôvodnenie 237).

2. Taliansko si na uzavretie zmluvy o poskytovaní služieb zvolilo formu užšieho postupu verejného obstarávania (pozri odôvodnenie 59), ktorá predstavuje dvojfázový postup, v rámci ktorého môžu predkladať ponuky iba vyzvaní prevádzkovatelia. Podľa bodu 66 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu „[…] aj užšia súťaž môže spĺňať štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, pokiaľ subjektom, ktoré majú záujem sa súťaže zúčastniť, nie je v účasti zabránené bez oprávnených dôvodov“. V tomto postupe verejného obstarávania sa do fázy predkladania ponúk dostalo sedem možných uchádzačov (z ôsmich, ktorí pôvodne vyjadrili záujem) (pozri odôvodnenie 61), z čoho vyplýva, že skutočná hospodárska súťaž bola umožnená až do skončenia postupu verejného obstarávania. Užšia súťaž zvyčajne poskytuje potenciálnym uchádzačom viac času na vyhodnotenie svojej ponuky pred jej predložením. Komisia sa domnieva, že na základe ich profilu bolo aspoň päť zostávajúcich možných uchádzačov (t. j. NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor a Ustica Lines, v súčasnosti pôsobiaca pod názvom Liberty Lines) pravdepodobne schopných (vzhľadom na svoje skúsenosti a finančné prostriedky) predložiť ponuky alebo malo dôvod na skutočný záujem o predloženie ponuky [napr. NLG a Vetor už pôsobia na niektorých trasách, na ktorých sa plaví spoločnosti Laziomar (pozri tabuľku 9), pričom ostatné spoločnosti sú zavedenými prevádzkovateľmi námornej dopravy, ktorí vyvíjajú vnútroštátne aj medzinárodné činnosti].

3. Výzva na predloženie ponuky zaslaná siedmim prevádzkovateľom, ktorí vyjadrili pôvodný záujem, obsahovala pevne stanovenú predajnú cenu všetkých akcií spoločnosti Laziomar, a to 2 272 000 EUR, na ktorú sa nevzťahovalo žiadne preskúmanie ponuky akéhokoľvek druhu (pozri odôvodnenie 62). Komisia konštatuje, že predajnú cenu spoločnosti Laziomar stanovil nezávislý expert na základe príslušných hospodárskych a trhových podmienok v danom čase a táto cena bola v rámci postupu verejného obstarávania pevne určená. Vzhľadom na to boli všetci účastníci oboznámení s uvedenou cenou a nevzniesli žiadne námietky proti jej rozsahu a úrovni. Okrem toho výzva na predloženie ponuky obsahovala maximálnu ročnú odmenu za poskytovanie služieb vo verejnom záujme, ktorú stanovil región Lazio, a to 14 300 550 EUR ročne bez DPH na 10 rokov. Všetci účastníci boli vyzvaní na predloženie lepších ponúk týkajúcich sa tejto ročnej odmeny za poskytovanie služieb

([80]) Konkrétnejšie pozri odpoveď Komisie na otázku 68 v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Príručka k uplatňovaniu pravidiel Európskej únie týkajúcich sa štátnej pomoci, verejného obstarávania a vnútorného trhu na služby vo všeobecnom hospodárskom záujme a najmä na sociálne služby vo všeobecnom záujme z 29. apríla 2013 (pozri: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_sk.pdf).

vo verejnom záujme na základe určitých technických kritérií. Ide o osobitne silnú záruku, ktorou sa zabezpečuje nielen získanie najnižšej možnej ponuky na ročnú odmenu za poskytovanie služieb vo verejnom záujme (a tým aj najnižších nákladov pre verejnosť), ale aj to, aby uchádzači neboli odradení od predloženia ponuky.

(257) Komisia sa domnieva, že vzhľadom na uvedené záruky bol postup verejného obstarávania dostatočný na zabezpečenie poskytovania služby za najnižšiu cenu pre verejnosť, dokonca aj keď bola nakoniec predložená len jedna ponuka ([81]).

(258) Na základe uvedených skutočností dospela Komisia k záveru, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je v tomto prípade splnené.

(259) Vzhľadom na to, že štyri podmienky stanovené Súdnym dvorom v rozsudku vo veci Altmark sú kumulatívne splnené, dospela Komisia k záveru, že uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s predajom spoločnosti Laziomar a priorita kotvenia pre spoločnosť Laziomar nepredstavujú hospodársku výhodu pre spoločnosť Laziomar a jej nadobúdateľa, spoločnosť CLN.

5.1.2.5. Záver

(260) Keďže nie všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú splnené, Komisia dospela k záveru, že uzavretie zmluvy o službách vo verejnom záujme spojené s predajom spoločnosti Laziomar a priorita kotvenia pre spoločnosť Laziomar a jej nadobúdateľa, spoločnosť CLN, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.3. *Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010*

(261) Komisia prijala v rozhodnutí z roku 2011 predbežné stanovisko, že všetky opatrenia stanovené zákonným dekrétom č. 125/2010, ktorý bol so zmenami zmenený na zákon z roku 2010, predstavovali štátnu pomoc v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group, pokiaľ príslušní príjemcovia mohli tieto opatrenia použiť na pokrytie potrieb likvidity, a tým zlepšiť svoje celkové finančné postavenie.

(262) Na základe informácií, ktoré boli získané počas formálneho vyšetrovania, sa Komisia domnieva, že tieto tri opatrenia by sa mali posudzovať samostatne.

5.1.3.1. Možné použitie finančných prostriedkov na modernizáciu lodí na účely likvidity

(263) Štátne prostriedky: dotknuté finančné prostriedky poskytol štát zo svojho vlastného rozpočtu (pozri odôvodnenie 84) a ich použitie na účely likvidity sa umožnilo zákonom z roku 2010. Opatrenie je preto pripísateľné štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.

(264) Selektívnosť: toto opatrenie bolo poskytnuté len spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar, a je preto selektívne. Komisia pre úplnosť upozorňuje, že toto opatrenie nebolo poskytnuté spoločnosti CLN.

(265) Hospodárska výhoda: podľa Talianska získala spoločnosť Caremar (v tom čase) predmetné finančné prostriedky na vykonanie prác na modernizáciu flotily používanej na Pontinských ostrovoch tak, aby vyhovovala medzinárodným bezpečnostným normám. Niektoré z prác sa týkali dvoch plavidiel flotily spoločnosti Caremar, ktoré boli neskôr bezodplatne prevedené na spoločnosť Laziomar (pozri odôvodnenie 132). Uvedené finančné prostriedky teda nikdy neboli použité na účely likvidity (pozri odôvodnenie 132) a Komisia nenašla žiadne dôkazy, ktoré by svedčili o opaku.

(266) Keďže spoločnosť Laziomar nepoužila uvedené finančné prostriedky na účely likvidity, aby sa vyhla nákladom, ktoré by bežne musela pokryť z vlastných finančných prostriedkov, pochybnosti vyjadrené v rozhodnutí z roku 2011 už neplatia a Komisia sa domnieva, že spoločnosti Laziomar použitím týchto finančných prostriedkov nebola poskytnutá žiadna hospodárska výhoda.

(267) Záver: keďže nie sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospela k záveru, že opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([81]) Komisia na účely úplnosti konštatuje, že tento prípad sa líši od ostatných prípadov, v ktorých bola predložená len jedna ponuka. V tejto súvislosti s cieľom získať konkrétne odôvodnenie pozri rozhodnutie (EÚ) 2020/1412 (odôvodnenia 404 a 405).

5.1.3.2. Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie

(268) Ako bolo uvedené v odôvodnení 86, podľa článku 1 zákona z roku 2010 sú určité úkony a operácie vykonané na privatizáciu skupiny Tirrenia Group a opísané v článku 19b ods. 1 až 15 zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol s úpravami zmenený na zákon z roku 2009, oslobodené od akýchkoľvek daní, ktoré sú z týchto úkonov a operácií bežne splatné.

(269) Komisia najprv konštatuje, že je potrebné posudzovať tri samostatné súbory prevodov: 1. prevody bývalých pobočiek spoločnosti Tirrenia, teda spoločností Caremar, Saremar a Toremar, zo spoločnosti Tirrenia na regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko; 2. prevod spoločnosti Laziomar z regiónu Kampánia na región Lazio a 3. prevod spoločnosti Laziomar z regiónu Lazio na spoločnosť CLN. Oslobodenie od daní sa týka najmä registračného poplatku, poplatkov do katastra nehnuteľností a za registráciu hypotéky, kolkového poplatku (spolu „nepriame dane“), DPH a dane z príjmov právnických osôb. Príjemcami tohto opatrenia pomoci by boli predávajúci, kupujúci alebo obaja. V tomto rozhodnutí sa bude posudzovať iba druhý a tretí súbor prevodov ([82]).

(270) Komisia na začiatku akceptuje, že prevod spoločnosti Laziomar medzi regiónmi Kampánia a Lazio nebol predmetom dane z príjmov právnických osôb (keďže sa nezaplatilo nijaké protiplnenie) a DPH (ktorá sa neuplatňuje na takéto transakcie podľa vnútroštátneho práva). Pokiaľ ide o nepriame dane, tie, ktoré mali podľa vnútroštátneho práva zaplatiť len nadobúdatelia, mal v tomto prípade zaplatiť región Lazio konajúci v rámci svojho verejnoprávneho poslania, t. j. ako štátny subjekt. Ako taký nespĺňa kritériá podniku. V tomto rozhodnutí sa preto nebude ďalej posudzovať nijaké z uvedených oslobodení od dane.

(271) Pokiaľ ide o tretí prevod, na úvod Komisia konštatuje, že podľa prezidentského dekrétu č. 633 z 26. októbra 1972 sa prevody podnikov alebo obchodných útvarov s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti na inú spoločnosť nepovažujú za dodanie tovaru, a preto sú oslobodené od DPH. Keďže také transakcie, ako je predaj spoločnosti Laziomar spoločnosti CLN, nepodliehajú DPH, oslobodením od dane sa spoločnosti Laziomar nemohla poskytnúť výhoda v súvislosti s DPH. Komisia ďalej konštatuje, že v kúpnej zmluve spoločnosti Laziomar sa jasne stanovuje, že kupujúci, t. j. spoločnosť CLN, musí znášať všetky náklady spojené s predajom (t. j. registračné poplatky, notárske trovy, kataster nehnuteľností atď.) bez odkazu na akékoľvek oslobodenie spoločnosti CLN v súvislosti s týmito nákladmi. V súvislosti s oslobodením od dane z príjmov právnických osôb sa Komisia domnieva, že táto daň by sa vzťahovala len na príjmy z predaja. V tomto prípade však spoločnosť CLN kúpila spoločnosť Laziomar od regiónu Lazio, čo znamená, že táto transakcia predstavuje pre spoločnosť CLN výdavok, a preto daň z príjmov právnických osôb nie je splatná. Toto opatrenie sa preto na spoločnosť CLN nevzťahuje. Komisia vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela k záveru, že ani spoločnosť Laziomar, ani spoločnosť CLN nevyužili výhody oslobodenia od dane.

(272) Z toho dôvodu žiadne z uvedených oslobodení od dane nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.3.3. Možnosť využitia zdrojov fondu FAS na splnenie potrieb týkajúcich sa likvidity

(273) V rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 sa Komisia zmienila o tom, že spoločnosti (bývalej) skupiny Tirrenia Group mali možnosť použiť zdroje z fondu FAS na plnenie aktuálnych potrieb likvidity. Taliansko však v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania objasnilo, že zdroje z fondu FAS neboli myslené ako dodatočná náhrada pre spoločnosť Laziomar alebo CLN (alebo akúkoľvek inú spoločnosť bývalej skupiny Tirrenia Group alebo ich príslušných nadobúdateľov). Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group v prípade, ak sa ukázali ako nedostatočné. Článkom 1 ods. 5b zákona z roku 2010 sa regiónom skutočne umožnilo využitie zdrojov z fondu FAS na financovanie časti náhrady za pravidelné služby vo verejnom záujme, a tým zabezpečenie kontinuity služieb námornej dopravy. Inými slovami, toto opatrenie sa týka len vyčlenenia prostriedkov v rozpočte talianskeho štátu na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

(274) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že zdroje z fondu FAS sú len zdrojom financovania, ktorý štátu umožňuje vyplatiť náhrady za služby vo verejnom záujme (poskytnuté na základe predĺženého pôvodného dohovoru), a nie sú opatrením, ktoré môže spoločnosť Laziomar využívať popri týchto náhradách za služby vo verejnom záujme. Možné použitie zdrojov z fondu FAS preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([82]) Prvý súbor prevodov sa posudzoval v rozhodnutí (EÚ) 2020/1412 (pozri odôvodnenie 418).

5.1.4. *Záver o existencii pomoci*

(275) Na základe uvedeného posúdenia Komisia zistila, že:

— náhrady spoločnosti Laziomar za prevádzku námorných trás v období od 1. júna 2011 do 14. januára 2014 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie od 15. januára 2014 do 14. januára 2024 spojené s predajom spoločnosti Laziomar a priorita kotvenia pre spoločnosť Laziomar a jej nadobúdateľa, spoločnosť CLN, sú v súlade so štyrmi podmienkami rozsudku vo veci Altmark, a preto nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— keďže spoločnosť Laziomar nepoužila finančné prostriedky určené na modernizáciu lodí na účely likvidity, ako sa to umožňuje zákonom z roku 2010, uvedené opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Laziomar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Laziomar a možnosť použiť zdroje fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Laziomar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.2. **Zákonnosť pomoci**

(276) Opatrenie pomoci v rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia nadobudlo účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Pokiaľ preto nebolo toto opatrenie pomoci vyňaté z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 alebo rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, Taliansko ho poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ ([83]).

5.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(277) Zlučiteľnosť náhrad za služby vo verejnom záujme poskytnutých spoločnosti Laziomar na základe predĺženia pôvodného dohovoru sa musí posúdiť vzhľadom na článok 106 ods. 2 ZFEÚ.

5.3.1. *Platné pravidlá*

(278) Ako už bolo uvedené, predĺženie pôvodného dohovoru po konci roka 2008 sa uskutočnilo následnými právnymi aktmi takto:

a) zákonným dekrétom č. 207 z 30. decembra 2008, zmeneným na zákon č. 14 z 27. februára 2009, sa stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov od 1. januára 2009 do 31. decembra 2009;

b) zákonným dekrétom č. 135 z 25. septembra 2009 zmeneným na zákon z roku 2009 sa okrem iného stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov od 1. januára 2010 do 30. septembra 2010;

c) zákonným dekrétom č. 125 z 5. augusta 2010, zmeneným na zákon z roku 2010, sa stanovilo ďalšie predĺženie pôvodných dohovorov od 1. októbra 2010 do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar, a

d) zákonom regiónu Lazio č. 228 z 24. decembra 2012, v ktorom sa potvrdzuje záväzok spoločnosti Laziomar zabezpečovať územnú kontinuitu trás na Pontinských ostrovoch až do jej privatizácie.

(279) Komisia na základe týchto skutočností konštatuje, že poskytnutie náhrad za služby vo verejnom záujme na základe posledného predĺženia pôvodného dohovoru sa uskutočnilo po dátume nadobudnutia účinnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, čo je rozdiel oproti prvým trom predĺženiam, ktoré sa uskutočnili pred dátumom nadobudnutia účinnosti tohto legislatívneho rámca. V tejto súvislosti však balík opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 – v článku 10 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a v bode 69 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 – obsahuje pravidlá, ktorými sa stanovuje jeho uplatňovanie aj na pomoc poskytnutú pred nadobudnutím účinnosti balíka opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 dňa 31. januára 2012. V článku 10 písm. b) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa najmä stanovuje, že:

([83]) Komisia v oddiele 5.3.1 posúdi, či to tak skutočne bolo.

„akákoľvek pomoc, ktorá nadobudla účinnosť pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia [t. j. pred 31. januárom 2012] a nebola zlučiteľná so spoločným trhom ani vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím 2005/842/ES, avšak spĺňa podmienky stanovené v tomto rozhodnutí, je zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti“.

(280) Pokiaľ ide o rámec služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, v bodoch 68 a 69 tohto rámca sa špecifikuje, že Komisia bude uplatňovať zásady uvedené v tomto rámci na všetky notifikované projekty pomoci, bez ohľadu na to, či sa notifikácia uskutočnila pred začiatkom uplatňovania tohto rámca 31. januára 2012 alebo po ňom, ako aj na všetku neoprávnenú pomoc, o ktorej prijme rozhodnutie po 31. januári 2012, a to aj vtedy, ak bola táto pomoc poskytnutá pred 31. januárom 2012. V druhom uvedenom prípade sa neuplatňujú ustanovenia bodov 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(281) Pravidlá uplatňovania rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ktoré sú opísané v predchádzajúcom texte, preto znamenajú, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Laziomar v období predĺženia sa môžu posudzovať podľa balíka opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Ak sú splnené príslušné podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 alebo rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, toto opatrenie pomoci je zlučiteľné s vnútorným trhom za celé obdobie od 1. júna 2011 do 14. januára 2014 ([84]).

(282) Komisia bude najprv posudzovať, či náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Laziomar v období predĺženia spĺňajú podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(283) Komisia konštatuje, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa uplatňuje len na štátnu pomoc vo forme náhrad za služby vo verejnom záujme pre námorné linky na ostrovy, na ktorých priemerná ročná preprava počas dvoch rozpočtových rokov predchádzajúcich roku, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, nepresiahne 300 000 cestujúcich [článok 2 ods. 1 písm. d)]. Ako sa opisuje v odôvodnení 141, Taliansko predložilo údaje, z ktorých vyplýva, že táto prahová hodnota nie je prekročená na žiadnej z trás spoločnosti Laziomar. Komisia preto dospela k záveru, že podmienka z článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 je splnená.

(284) Ďalej má podľa článku 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu poverovací akt obsahovať okrem iného odkaz na uplatňovanie uvedeného rozhodnutia. Komisia konštatuje, že zmluva o službách vo verejnom záujme medzi regiónom Lazio a spoločnosťou Laziomar ani žiadny z jej sprievodných dokumentov takýto odkaz neobsahuje. Preto Komisia dospela k záveru, že článok 4 nie je dodržaný a zlučiteľnosť náhrad za služby vo verejnom záujme poskytovaných spoločnosti Laziomar v období predĺženia nemožno posúdiť podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(285) Zlučiteľnosť náhrad za služby vo verejnom záujme poskytovaných spoločnosti Laziomar od roku 2011 až do ukončenia procesu privatizácie by preto za obvyklých okolností patrila do rozsahu uplatňovania rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(286) V tejto súvislosti sa však za predpokladu splnenia podmienok stanovených v článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu uplatňuje bod 61 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Vzhľadom na to bude Komisia posudzovať, či náhrady za služby vo verejnom záujme poskytované spoločnosti Laziomar v celom období predĺženia spĺňajú podmienky rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 s výnimkou podmienok v jeho bodoch 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

([84]) Komisia pre úplnosť konštatuje, že prechodné ustanovenie uvedené v článku 10 písm. a) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, podľa ktorého akákoľvek schéma pomoci, ktorá nadobudla účinnosť pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia (t. j. pred 31. januárom 2012) a bola zlučiteľná so spoločným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, je naďalej zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti počas ďalšieho obdobia dvoch rokov (t. j. do 30. januára 2014 vrátane). To znamená, že pomoc, ktorá bola poskytnutá na základe predmetnej schémy v rámci obdobia od nadobudnutia účinnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, t. j. od 19. decembra 2005, do nadobudnutia účinnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, t. j. do 31. januára 2012, sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ale len odo dňa jej poskytnutia do 30. januára 2014 vrátane. Na pomoc poskytnutú v čase od 31. januára 2012 sa prechodné ustanovenie článku 10 písm. a) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 v každom prípade neuplatňuje a posúdenie zlučiteľnosti sa musí vykonať podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

5.3.2. *Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 106 ZFEÚ*

(287) Podľa bodu 12 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 „[p]omoc sa musí poskytnúť na skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ods. 2 zmluvy“. V bode 13 sa objasňuje, že „[č]lenské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky služieb vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok. Pokiaľ ide o otázku, či môže službu poskytnúť trh, posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil pri definícii zjavnú chybu, ak sa v právnych predpisov Únie nenachádzajú prísnejšie ustanovenia.“ V bode 56 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa napokon odkazuje na „[široký priestor] pre voľné uváženie členských štátov“, pokiaľ ide o povahu služieb, ktoré by mohli byť klasifikované ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(288) Posúdenie toho, či sú služby všeobecného hospodárskeho záujmu skutočné, sa musí vykonať aj vzhľadom na oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenia 170 a 186), nariadenie o námornej kabotáži (pozri odôvodnenia 173, 174 a 175) a judikatúru (pozri odôvodnenia 176 a 177). Komisia preto musí v prípade obdobia predĺženia posudzovať:

1. či existoval **dopyt používateľov**;

2. či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených orgánmi verejnej moci (**existencia zlyhania trhu**) a

3. že na nápravu tohto nedostatku nestačilo len využitie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (**najmenej škodlivý prístup**).

(289) Komisia poukazuje na to, že trasy so službami vo verejnom záujme prevádzkované spoločnosťou Laziomar v období predĺženia sú rovnaké ako trasy, ktoré jej boli zverené podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, s výnimkou skutočnosti, že v období predĺženia bolo uvedených trás len päť (pozri odôvodnenie 43), pričom v novej zmluve o službách vo verejnom záujme boli pridané ďalšie dve trasy spájajúce mesto Terracina s mestom Ponza (linka T3) a ostrovom Ventotene (linka T4) (pozri odôvodnenie 72). Komisia už navyše opísala a posúdila stav hospodárskej súťaže na týchto trasách v období predĺženia. V nasledujúcom posúdení sa preto budú využívať príslušné časti posúdenia novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré už bolo vykonané (pozri oddiel 5.1.2.1), a bude na ne odkazovať.

(290) Komisia najprv pripomína (pozri odôvodnenie 120), že Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v pôvodnom dohovore najmä s cieľom i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia už dospela k záveru (pozri odôvodnenie 179), že to sú skutočne legitímne ciele verejného záujmu.

(291) Na ilustráciu skutočného dopytu používateľov po dotknutých službách námornej dopravy Taliansko poskytlo (pozri tabuľky 11 a 12) podrobné štatistiky, z ktorých vyplýva, že v roku 2011 spoločnosť Laziomar v príslušných obdobiach plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme prepravila spolu 270 457 cestujúcich a 17 717 vozidiel na piatich obsluhovaných trasách. V roku 2012 to bolo 240 430 cestujúcich a 13 228 vozidiel a v roku 2013 to bolo 254 167 cestujúcich a 16 927 vozidiel. ([85])

([85]) Taliansko poskytlo aj údaje za roky 2009 a 2010, ktoré sa týkali len cestujúcich. Treba pripomenúť, že v uvedenom období do konca mája 2011 obsluhovala spoločnosť Caremar osobitné trasy. Za rok 2009 hovoria údaje o 287 639 cestujúcich (157 055 na linkách T1 a A2, 99 087 na linkách T2 a A3 a 31 494 na linke A1) a za rok 2010 o 253 638 (141 300 na linkách T1 a A2, 86 031 na linkách T2 a A3 a 26 307 na linke A1).

Tabuľka 11

Štatistika cestujúcich za roky 2011 – 2013

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet cestujúcich
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

Tabuľka 12

Štatistika vozidiel za roky 2011 – 2013

Rok	Linka T1	Linka T2	Linka A1	Linka A2	Linka A3	Celkový počet vozidiel ([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]) Plavidlá používané na linkách A1, A2 a A3 neprevážali vozidlá (okrem linky A1 v roku 2011).
([2]) Od roku 2012 táto trasa obsluhuje iba cestujúcich

(292) Z údajov celkovo vyplýva, že dopyt používateľov po službách námornej dopravy na každej z dotknutých trás bol značný a pomerne stabilný, a z analýzy za roky 2011 až 2013 nevyplynulo, že by tento dopyt zanikol. Komisia už preukázala existenciu značného dopytu používateľov po námorných službách za obdobie od roku 2014 (pozri odôvodnenie 184).

(293) Možno preto dospieť k záveru, že týmito službami sa riešil skutočný dopyt používateľov, a tým sa uspokojovali skutočné verejné potreby.

(294) Ako je vysvetlené v odôvodnení 186, Komisia musí zároveň preskúmať, či by služba bola neadekvátna, keby sa jej poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily, pokiaľ ide o záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré členský štát uložil predĺžením pôvodného dohovoru. V bode 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa v tejto súvislosti konštatuje, že „posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu“.

(295) Komisia konštatuje, že v období od 1. júna 2011 do 14. januára 2014 na jednej trase, ktorú prevádzkovala spoločnosť Laziomar na základe predĺženia pôvodného dohovoru (linka A3), ponúkal služby osobnej dopravy aj ďalší prevádzkovateľ, spoločnosť Vetor, aj keď nie s rovnakou kontinuitou, pravidelnosťou a cenou. Komisia už v odôvodnení 195 posúdila stav hospodárskej súťaže na linke A3 a to, či služby poskytované spoločnosťou Vetor boli rovnocenné službám, ktoré musela spoločnosť Laziomar poskytovať podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Komisia pripomína, že toto posúdenie bolo založené na stave hospodárskej súťaže na uvedenej trase od 1. júna 2011 do 14. januára 2014. Keďže služby, ktoré musí prevádzkovať spoločnosť Laziomar, sú vo všeobecnosti z hľadiska obsluhovaných trás, frekvencií a technických požiadaviek takmer totožné so službami, ktoré musela spoločnosť Laziomar poskytovať v období predĺženia, záver Komisie (pozri odôvodnenie 195), že samotné trhové sily neboli dostatočné na plnenie potrieb služieb vo verejnom záujme, platí aj pre spoločnosť Laziomar počas celého obdobia predĺženia. Spoločnosť Laziomar bola skutočne na väčšine trás jediným prevádzkovateľom, zatiaľ čo na jedinej trase (linka A3) neboli služby poskytované spoločnosťou Vetor rovnocenné z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a ceny, a preto v plnom rozsahu neuspokojovali potreby služieb vo verejnom záujme, ktoré boli spoločnosti Laziomar uložené podľa pôvodného dohovoru (v predĺženom znení).

(296) Vzhľadom na plánovanú privatizáciu a s cieľom zabezpečiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme, ktoré sa prevádzkovali podľa pôvodného dohovoru, sa Taliansko napokon rozhodlo predĺžiť tento dohovor nezmenený a s prihliadnutím na zmenu metodiky na určenie náhrady platnú od roku 2010. Komisia akceptuje, že dopyt používateľov (opísaný v odôvodneniach 291, 292 a 293) nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré by sa uplatňovali na všetkých prevádzkovateľov obsluhujúcich dotknuté linky. Ide najmä o to, že spoločnosť Laziomar bola na väčšine trás jediným prevádzkovateľom (pozri napr. odôvodnenie 188), a kde to tak nebolo, ponuka ďalšieho prevádzkovateľa nespĺňala požiadavky týkajúce sa pravidelnosti, kontinuity, kapacity a dostupnej ceny. Prevádzka väčšiny (ak nie všetkých) trás, najmä mimo sezóny, je navyše stratová, takže bez náhrady za služby vo verejnom záujme by pravdepodobne vôbec nefungovali. Komisia zároveň akceptuje, že vzhľadom na proces privatizácie spoločnosti Laziomar bolo predĺženie existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme jediným spôsobom, ako zaručiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme až do dokončenia tejto privatizácie.

(297) Komisia preto dospela k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti Laziomar zverené ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nedopustilo zjavnej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012, sú preto rozptýlené.

5.3.3. *Potreba poverovacieho aktu, v ktorom by boli uvedené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a metódy výpočtu náhrady*

(298) Ako sa uvádza v oddiele 2.3 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, koncepcia služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ZFEÚ znamená, že predmetný podnik bol poverený prevádzkou služieb všeobecného hospodárskeho záujmu jedným alebo viacerými úradnými aktmi.

(299) V týchto aktoch sa musia špecifikovať najmä tieto skutočnosti:

— presná povaha záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a jeho trvanie,

— príslušný podnik a územie,

— povaha výhradných práv,

— parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady,

— opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej kompenzácie a na jej vrátenie.

(300) Komisia vo svojich rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 vyjadrila pochybnosti o tom, či sa v poverovacom akte uvádzal komplexný opis povahy záväzkov spoločnosti Laziomar vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v období predĺženia. Komisia však zároveň pripomenula, že rôzne prvky poverenia sa môžu nachádzať vo viacerých aktoch, a to bez spochybnenia primeranosti vymedzenia záväzkov. Poverovací akt spoločnosti Laziomar v období predĺženia zahŕňal pôvodný dohovor (v postupne zmenenom a predĺženom znení), päťročné plány na obdobia 2000 až 2004 a 2005 až 2008, súbor rozhodnutí Talianska *ad hoc*, smernicu CIPE a zákon z roku 2009.

(301) Komisia na základe toho najprv konštatuje, že pôvodný dohovor (v postupne zmenenom znení), ktorý tvorí jadro poverovacieho aktu spoločnosti Laziomar, zostal až do dokončenia privatizácie plne uplatniteľný na základe súboru zákonných dekrétov (pozri odôvodnenie 278). V uvedených právnych aktoch sa špecifikuje, že spoločnosť Laziomar bola poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme až do dokončenia jej privatizácie.

(302) Podľa pôvodného dohovoru sa v päťročných plánoch špecifikujú trasy a prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, druh a kapacita plavidiel, ktoré sa majú používať na predmetných spojeniach námornej dopravy, frekvencia služby a cestovné, ktoré sa má platiť, vrátane dotovaného cestovného, najmä pre obyvateľov ostrovných regiónov. Hoci plány na obdobie 2005 – 2008 neboli formálne prijaté, ďalej sa bez zmien v rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uplatňoval plán na obdobie 2000 – 2004. Ustanovenia tohto plánu preto naďalej platili v plnej miere aj v období od 1. júna 2011 do 14. januára 2014. Pôvodná schéma cestovného stanovená v pôvodnom dohovore bola pred rokom 2011 zmenená viacerými následnými aktmi. Počas celého obdobia predĺženia však neboli vydané nijaké medziministerské dekréty o ďalšej zmene cestovného, ktoré majú účtovať spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar. Komisia na základe toho dospela k záveru, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré musela v období predĺženia plniť spoločnosť Laziomar, boli vymedzené dostatočne jasným spôsobom.

(303) Komisia už v odôvodneniach 239 a 240 rozhodnutia z roku 2011 konštatovala, že parametre potrebné na výpočet výšky náhrady boli stanovené vopred a sú jasne opísané. Za roky 2011 až 2013 sa v pôvodnom dohovore (pozri odôvodnenie 46) uvádza najmä úplný a presný zoznam nákladových prvkov, na ktoré sa má prihliadať, ako aj metodika na výpočet návratnosti investovaného kapitálu prevádzkovateľa. Príslušná metodika sa stanovuje v smernici CIPE (pozri odôvodnenia 47 až 57). V smernici CIPE sa podrobnejšie špecifikujú zohľadnené nákladové prvky a návratnosť investovaného kapitálu. Zákon z roku 2009 napokon zahŕňa maximálnu výšku náhrady 10 030 606 EUR ročne, ktorá sa uplatňuje od roku 2010. V pôvodnom dohovore sa okrem toho stanovovalo, že náhrady sa budú vyplácať v splátkach, a zabezpečovalo, aby boli náhrady založené na skutočných nákladoch a príjmoch, ktoré vznikli pri plnení služby vo verejnom záujme. Týmto spôsobom by sa dala zistiť nadmerná kompenzácia a dalo by sa jej ľahko predísť. V príslušných prípadoch by potom štát mohol vymáhať nadmernú kompenzáciu od spoločnosti Laziomar.

(304) Komisia sa na základe toho domnieva, že v období predĺženia pôvodného dohovoru sa v poverovacích aktoch stanovovalo jasné vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, trvanie, dotknutý podnik a územie, parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie kompenzácie a opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej kompenzácie a na vrátenie takejto kompenzácie, ako sa vyžaduje podľa rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

5.3.4. *Trvanie obdobia poverenia*

(305) Ako sa uvádza v bode 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, „[…] [t]rvanie obdobia poverenia by malo byť odôvodnené odkazom na objektívne kritériá, ako je potreba amortizovať neprevoditeľné fixné aktíva. V zásade by trvanie obdobia poverenia nemalo byť dlhšie ako obdobie potrebné na odpísanie najviac podstatného aktíva potrebného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.“

(306) Taliansko uviedlo, že trvanie predĺženia bolo stanovené s odkazom na obdobie potrebné na odpísanie aktív používaných na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Celkové trvanie pôvodného dohovoru s predĺžením konkrétne predstavuje o niečo viac ako 24 rokov. Najdôležitejšími aktívami potrebnými na poskytovanie služby vo verejnom záujme sú plavidlá. Obdobie odpisovania plavidiel využívaných na služby trajektov býva zvyčajne dlhé a môže presiahnuť 25 rokov.

(307) Taliansko poskytlo Komisii odpísanú hodnotu plavidiel spoločnosti Laziomar za obdobie 2011 – 2013. Komisia konštatuje, že v čase, keď spoločnosť Laziomar začala od 1. júna 2011 prevádzkovať trasy na Pontinských ostrovoch na základe predĺženia pôvodného dohovoru, mali jej štyri plavidlá v priemere 24 rokov.

(308) Komisia konštatuje, že predĺženie obdobia na dva a pol roka bolo potrebné na zabezpečenie kontinuity služieb vo verejnom záujme až do ukončenia procesu privatizácie. Aj vzhľadom na priemerný vek plavidiel, priemernú dĺžku odpisovania plavidiel používaných vo všeobecnosti na poskytovanie služieb trajektov, iniciatívy v oblasti modernizácie plánované v ustanoveniach zmluvy o poskytovaní služieb a používanie nových plavidiel (pozri odôvodnenie 243) dospela Komisia k záveru, že trvanie poverovacieho aktu je dostatočne opodstatnené a že bol dodržaný bod 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

5.3.5. *Dodržiavanie smernice Komisie 2006/111/ES* ([86])

(309) Podľa bodu 18 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 „[…] pomoc sa bude pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 zmluvy iba vtedy, ak podnik dodrží ustanovenia smernice 2006/111/ES o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch tam, kde sa táto smernica uplatňuje“.

([86]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

(310) V bode 44 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa okrem toho vyžaduje, že: „[a]k podnik vykonáva činnosti patriace do i mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, interné účty musia vykazovať samostatne náklady a príjmy spojené so službou všeobecného hospodárskeho záujmu a tie, ktoré súvisia s ostatnými službami v súlade so zásadami stanovenými v bode 31“.

(311) Taliansko potvrdilo, že spoločnosť Laziomar pôsobila len v oblasti poskytovania služieb vo verejnom záujme podľa pôvodného dohovoru.

(312) Preto sa Komisia domnieva, že bod 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa neuplatňuje.

5.3.6. *Výška náhrad*

(313) V bode 21 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa stanovuje, že „[…] výška náhrad nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk“.

(314) Keďže v tomto prípade náhrady predstavujú neoprávnenú pomoc poskytnutú pred nadobudnutím účinnosti rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, v jeho bode 69 sa osobitne stanovuje, že na účely posúdenia štátnej pomoci sa nevyžaduje použitie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť. Namiesto toho sa na výpočet čistých nákladov potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme môžu použiť alternatívne metódy, ako je metodika založená na alokácii nákladov. Podľa metodiky založenej na alokácii nákladov by sa čisté náklady vypočítali ako rozdiel medzi nákladmi a príjmami určeného poskytovateľa, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako sa špecifikuje a odhaduje v poverovacom akte. V bodoch 28 – 38 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa podrobnejšie uvádza, ako by sa mala táto metodika uplatňovať.

(315) Komisia v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 vyjadrila pochybnosti o rizikovej prirážke 6,5 %, ktorá sa uplatňovala od roku 2010. Komisia spochybňovala najmä to, či táto prirážka odzrkadľuje primeranú úroveň rizika, keďže *prima facie* sa nezdalo, že spoločnosť Laziomar preberá riziká, ktoré sa obvykle znášajú pri prevádzke takýchto služieb.

(316) Na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC by sa uplatnila riziková prirážka 6,5 %. Ako však už bolo vysvetlené v odôvodneniach 136, 137 a 138, Taliansko objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrad, bolo rozhodnuté, že výpočet sa zjednoduší uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu.

(317) V tejto súvislosti by Komisia na základe účtov podľa jednotlivých trás predložených Talianskom a zhrnutých v tabuľke 13 mohla overiť, že za roky 2011, 2012 a 2013 náhrady za služby vo verejnom záujme spolu o 70 650 EUR prevyšovali čisté náklady na službu (bez zahrnutia akejkoľvek návratnosti kapitálu):

Tabuľka 13

Čisté náklady na službu vo verejnom záujme, ktorú spoločnosť Laziomar poskytovala v období 2011 – 2013

(EUR)

Verejnoprávne poslanie spoločnosti Laziomar	2011	2012	2013	Celkový súčet
Celkové príjmy	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Náklady spolu	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Odpisy	114 836	274 044	352 229	741 109
= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Návratnosť kapitálu (6,5 %)	0	0	0	0

= Oprávnené na náhradu	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Skutočné náhrady	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Nadmerné/ nedostatočné náhrady	149 484	– 192 047	113 213	70 650 EUR

(318) Komisia prihliada na skutočnosť, že spoločnosť Laziomar začala prevádzkovať trasy na Pontinských ostrovoch 1. júna 2011, ihneď po prevode týchto trás z regiónu Kampánia a spoločnosti Caremar na región Lazio a spoločnosť Laziomar (pozri odôvodnenia 4, 32 a 33). Preto nemožno finančný výsledok za rok 2011, z ktorého vyplýva kladný rozdiel vo výške 149 484 EUR, plne pripísať spoločnosti Laziomar a tento výsledok nie je reprezentatívny pre skutočné výsledky spoločnosti Laziomar. V skutočnosti je kombinovaný rozdiel medzi oprávnenými a skutočnými náhradami, ktoré možno plne pripísať spoločnosti Laziomar za rozpočtové roky 2012 a 2013, záporný (– 78 834 EUR).

(319) Komisia takisto overila výpočty návratnosti investovaného kapitálu na základe paušálnej sadzby 6,5 %, ktoré jej poskytlo Taliansko. Keďže návratnosť je v období 2011 – 2013 záporná (pozri odôvodnenie 138), v tabuľke 13 sa na účely výpočtu čistých nákladov na služby vo verejnom záujme uvádza ako nula. Vzhľadom na tieto záporné výsledky teda Komisia konštatuje, že v prípade troch rozpočtových rokov sa pri kladnom rozdiele 70 650 EUR, ktorý predstavuje iba 0,2 % skutočnej kompenzácie vyplatenej spoločnosti Laziomar, použila paušálna sadzba 6,5 %, a teda nepredstavuje nadmernú kompenzáciu. Okrem toho miera návratnosti 0,2 % (alebo 20 bázických bodov) nepresahuje príslušnú mieru swapu plus prémiových 100 bázických bodov, ktorá sa podľa bodu 36 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 považuje za primeranú v každom prípade.

(320) V bode 49 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa od členských štátov vyžaduje zabezpečenie toho, aby kompenzácia poskytnutá za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu neviedla k tomu, že podnik získa nadmernú kompenzáciu (ako sa vymedzuje v bode 47 predmetného rámca). Členské štáty okrem iného musia na požiadanie predložiť dôkazy Komisii. Okrem toho musia na konci obdobia poverenia a v každom prípade najviac v trojročných intervaloch vykonávať pravidelné kontroly alebo zabezpečiť ich vykonávanie.

(321) Komisia už na základe tretieho kritéria stanoveného v rozsudku vo veci Altmark zhodnotila, že sadzba 6,5 % ako paušálna sadzba pre návratnosť kapitálu, ktorú mohla spoločnosť Laziomar očakávať z pohľadu *ex ante*, bola v súlade s rizikami, ktoré niesla pri prevádzke služieb vo verejnom záujme podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme (pozri odôvodnenia 211 až 216). Okrem toho Komisia opakuje, že Taliansko použilo na účely zjednodušenia výpočtu paušálnu sadzbu pre návratnosť kapitálu.

(322) Komisia konštatuje, že v predloženej smernici CIPE sa zohľadňujú určité trhové hodnoty, ktoré sa uplatňujú v sektore námornej kabotáže. Predpisujú sa v nej oprávnené náklady na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako aj zásady výpočtu vzťahujúce sa na mieru návratnosti kapitálu na základe informácií, podmienok a rizík relevantných pre tento konkrétny sektor.

(323) Okrem toho, ako už bolo vysvetlené v odôvodnení 214 v súvislosti s posúdením novej zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa kritéria Altmark 3, Komisia zistila, že v roku 2013 (ako aj v celom období 2011 – 2013) bola mediánová návratnosť kapitálu, ktorú vytvorila referenčná skupina prevádzkovateľov trajektov ponúkajúcich námorné spojenia v rámci Talianska alebo medzi Talianskom a ďalšími členskými štátmi, vo všeobecnosti podobná návratnosti kapitálu spoločnosti Laziomar na úrovni 6,5 %.

(324) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že návratnosť kapitálu vo výške 6,5 % zostáva na primeranej úrovni.

(325) Taliansko napokon predložilo potrebné dôkazy o tom, že boli vykonané všetky pravidelné kontroly s cieľom zabezpečiť, aby výška náhrad neprekročila čisté náklady na službu. Komisia okrem toho pripomína, že náhrady sa vyplácali v splátkach (pozri odôvodnenie 45) a že záverečná platba sa uskutočňuje na základe skutočných nákladov a príjmov za daný rok. Tým sa zaručí, že výška náhrad neprekročí čisté náklady na službu.

(326) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že výška kompenzácie poskytnutej spoločnosti Laziomar počas obdobia predĺženia pôvodného dohovoru neviedla k vzniku žiadnej nadmernej kompenzácie a že sú splnené súvisiace požiadavky oddielu 2.8 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

5.3.7. *Priorita kotvenia*

(327) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Laziomar vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Ak by pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme v skutočnosti neexistovalo nijaké prioritné kotvenie, tieto spoločnosti by možno museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre spotrebiteľov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v dohovore sú okrem toho v prípade trás so službami vo verejnom záujme pevne stanovené časy odchodov, priorita kotvenia je nutná na zabezpečenie toho, aby prístavy prideľovali kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(328) Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytlo, aby spoločnosť Laziomar mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri oddiel 5.3.2). Taliansko okrem toho potvrdilo, že priorita kotvenia sa vzťahuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme.

(329) Komisia už podrobne posudzovala zlučiteľnosť služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a súvisiacich náhrad pre spoločnosť Laziomar počas predĺženia pôvodného dohovoru (pozri oddiely 5.3.2 až 5.3.6). Komisia sa preto domnieva, že posúdenie zlučiteľnosti, pokiaľ ide o prioritu kotvenia, sa môže obmedziť na stanovenie toho, či by toto opatrenie mohlo viesť k nadmernej kompenzácii.

(330) Komisia sa domnieva, že akákoľvek možná peňažná výhoda z priority kotvenia by bola obmedzená (pozri odôvodnenie 162). Riziko nadmernej kompenzácie vyplývajúcej z tohto opatrenia by preto bolo takisto obmedzené. Pokiaľ by sa týmto opatrením znížili prevádzkové náklady alebo zvýšili príjmy prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme, tieto účinky by sa navyše plne odrazili v interných účtoch prevádzkovateľa. Kontroly nadmernej kompenzácie, ktoré boli vykonané v prípade spoločnosti Laziomar a sú opísané v oddiele 5.3.6, sú preto vhodné aj na zistenie akejkoľvek možnej nadmernej kompenzácie vyplývajúcej z priority kotvenia.

(331) Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia, ktorá je neoddeliteľne spojená so službami vo verejnom záujme, ktoré vykonávala spoločnosť Laziomar, je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

5.3.8. *Záver*

(332) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach 278 až 331 Komisia dospela k záveru, že náhrady poskytnuté spoločnosti Laziomar za poskytovanie námorných služieb na základe predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. júna 2011 do 14. januára 2014 a priorita kotvenia sú v súlade s platnými podmienkami rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a sú preto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

6. **ZÁVER**

(333) Komisia dospela k záveru, že Taliansko neoprávnene vykonalo opatrenia pomoci, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, čím porušilo článok 108 ods. 3 ZFEÚ. Na základe predchádzajúceho posúdenia Komisia rozhodla, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti Laziomar na základe predĺženia pôvodného dohovoru sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ. Keďže priorita kotvenia je neoddeliteľne spojená s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spoločnosťou Laziomar, toto opatrenie je takisto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

(334) Komisia ďalej dospela k názoru, že tieto opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ:

a) náhrady poskytnuté spoločnosti Laziomar za poskytovanie námorných služieb podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme za obdobie od 15. januára 2014 do 14. januára 2024 spojenej s predajom spoločnosti Laziomar a priorita kotvenia pre spoločnosť Laziomar, pretože je v súlade so štyrmi kritériami rozsudku vo veci Altmark;

b) možné použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity, keďže spoločnosť Laziomar nepoužila uvedené finančné prostriedky na takéto účely;

c) oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Laziomar a možnosť použiť zdroje z fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Náhrady poskytnuté spoločnosti Laziomar a priorita kotvenia v prípade poskytovania námorných služieb v rámci predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. júna 2011 do 14. januára 2014 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko poskytlo spoločnosti Laziomar pomoc v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

Uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie od 15. januára 2014 do 14. januára 2024 spojené s predajom spoločnosti Laziomar a priorita kotvenia pre spoločnosť Laziomar nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 3

Pokiaľ ide o spoločnosť Laziomar, nebola využitá možnosť dočasne použiť finančné prostriedky, ktoré už boli pridelené na modernizáciu flotily, na pokrytie naliehavých potrieb likvidity, ako sa stanovuje v zákone z roku 2010. Preto to nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Laziomar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 4

Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Laziomar, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Laziomar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 5

Možnosť použiť zdroje fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 30. septembra 2021

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie