SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/1328

z dne 30. septembra 2021

o ukrepih SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Lacij izvedli za družbo Laziomar in njeno pridobiteljico, družbo CLN

(notificirano pod dokumentarno številko C(2021) 6989)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

KAZALO

Stran

1. Postopek ... 157
2. Ozadje in opis ukrepov, ki so predmet preiskave ... 158
   - 2.1 Splošni okvir ... 158
     - 2.1.1 Prvotne pogodbe ... 158
     - 2.1.2 Podaljšanje prvotnih pogodb ... 160
     - 2.1.3 Privatizacija družbe Laziomar in sklenitev nove pogodbe o opravljanju storitev ... 161
   - 2.2 Ukrepi, ki so predmet sklepov iz let 2011 in 2012 ... 161
   - 2.3 Podroben opis ukrepov, ki so predmet tega sklepa ... 161
     - 2.3.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Laziomar in Italijo ... 162
       - 2.3.1.1. Obveznosti javne službe ... 162
       - 2.3.1.2. Proračun in trajanje ... 162
     - 2.3.2 Privatizacija družbe Laziomar ... 164
       - 2.3.2.1. Postopek prodaje in končna oddaja ... 165
       - 2.3.2.2. Prodajna pogodba ... 165
       - 2.3.2.3. Postopki na nacionalni ravni ... 165
     - 2.3.3 Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Lacij in družbo Laziomar ... 166
       - 2.3.3.1. Upravičenka ... 166
       - 2.3.3.2. Poti ... 166
       - 2.3.3.3. Trajanje ... 166
       - 2.3.3.4. Obveznosti javne službe ... 166
       - 2.3.3.5. Določbe o nadomestilu in končna oddaja ... 166
     - 2.3.4 Prednostni privez ... 168
     - 2.3.5 Ukrepi, določeni z zakonom iz leta 2010 ... 168
   - 2.4 Postopek za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609 ... 168
3. Razlogi za začetek in podaljšanje postopka ... 170

3.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Laziomar in Italijo ... 170
3.1.1 Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči ... 170
3.1.2 Združljivost ... 171
3.2 Privatizacija družbe Laziomar ... 171
3.3 Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Lacij in družbo Laziomar ... 172
3.3.1 Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark, obstoj pomoči in združljivost ... 172
3.3.2 Združljivost ... 172
3.4 Prednostni privez ... 172
3.5 Ukrepi, določeni z zakonom iz leta 2010 ... 173
4. Pripombe Italije ... 173
4.1 O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju ... 173
4.2 O privatizaciji družbe Laziomar ... 173
4.2.1 O prodajni ceni družbe Laziomar ... 173
4.2.2 O preglednosti in nediskriminatornosti postopka ... 174
4.3 O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark ... 174
4.4 O prednostnem privezu ... 175
4.5 O ukrepih, določenih z zakonom iz leta 2010 ... 175
4.6 O pravilih za izračun nadomestila za obdobje 2011–2019 in 6,5-odstotni premiji za tveganje, določeni v direktivi odbora CIPE leta 2010 ... 175
4.7 O skladnosti novega javnega naročila storitev s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ... 176
4.8 O skladnosti novega javnega naročila storitev z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ... 176
5. Ocena ... 177
5.1 Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU ... 177
5.1.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Laziomar in Italijo ... 177
5.1.1.1. Državna sredstva ... 177
5.1.1.2. Selektivnost ... 178
5.1.1.3. Gospodarska prednost ... 178
5.1.1.4. Učinek na konkurenco in trgovino ... 179
5.1.1.5. Sklepna ugotovitev ... 179
5.1.1.6. Nova ali obstoječa pomoč ... 180
5.1.2 Oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar ... 180
5.1.2.1. Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark ... 181
5.1.2.2. Drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark ... 187
5.1.2.3. Tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark ... 187
5.1.2.4. Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark ... 190
5.1.2.5. Sklepna ugotovitev ... 196
5.1.3 Ukrepi, določeni z zakonom iz leta 2010 ... 196
5.1.3.1. Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti ... 196

5.1.3.2. Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije ... 197

5.1.3.3. Možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb ... 197

5.1.4 Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči ... 198

5.2 Zakonitost pomoči ... 198

5.3 Združljivost pomoči ... 198

5.3.1 Pravila, ki se uporabljajo ... 198

5.3.2 Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je navedena v členu 106 PDEU ... 200

5.3.3 Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila ... 202

5.3.4 Trajanje obdobja pooblastitve ... 203

5.3.5 Skladnost z Direktivo 2006/111/ES ... 203

5.3.6 Znesek nadomestila ... 204

5.3.7 Prednostni privez ... 206

5.3.8 Sklepna ugotovitev ... 206

6. Sklepna ugotovitev ... 206

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, Pogodbe,

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

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

(1) Komisija je 23. marca 2009, 9. decembra 2009, 21. decembra 2009, 6. januarja 2010, 27. septembra 2010 in 12. oktobra 2010 prejela šest pritožb v zvezi z več ukrepi podpore, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia ([2]). Pritožbe so se nanašale na nadomestilo za javne storitve, dodeljeno tem družbam po izteku prvotnih javnih naročil storitev, sklenjenih z Italijo za obdobje od januarja 1989 do decembra 2008 (v nadaljnjem besedilu: prvotne pogodbe), dodatne podporne ukrepe, določene v nacionalni zakonodaji v okviru postopka privatizacije družb, ter nekatera vprašanja, zlasti v zvezi s postopkom privatizacije družb Tirrenia di Navigazione S. p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Tirrenia) in Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Siremar).

(2) Italija je 29. julija 2010 Komisiji priglasila nadomestilo, ki ga je v letih 2008, 2009 in 2010 plačala družbi Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Caremar). To obvestilo je v zvezi z nadomestilom, ki ga je družbi Caremar plačala v letih 2009 in 2010 ponovno predložila 1. decembra 2010. Nadomestilo, ki ga je družbi Caremar plačala leta 2008, je bilo obravnavano v ločenem sklepu (glej uvodno izjavo 20).

(3) Komisija je 5. oktobra 2011 začela formalni postopek preiskave v zvezi z več ukrepi, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2011) ([3]). Preiskava se je med drugim nanašala na nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar za opravljanje storitev na več pomorskih poteh od 1. januarja 2009, in več drugih ukrepov, dodeljenih navedeni družbi (glej uvodno izjavo 38).

(4) Družba Caremar je takrat opravljala dejavnosti na poteh za pomorsko kabotažo ([4]) v Neapeljskem zalivu (dežela Kampanija) in v Pontinskem otočju (dežela Lacij). Dežela Kampanija je nato na deželo Lacij prenesla poti v Pontinskem otočju, da bi se tam samostojno opravljale dejavnosti pod imenom Laziomar S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Laziomar) ([5]). Ta prenos je bil formaliziran 1. junija 2011 (glej uvodni izjavi 32 in 33).

(5) Sklep iz leta 2011 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih v okviru preiskave.

(6) Italija je z dopisom z dne 28. septembra 2011 potrdila, da namerava privatizirati regionalne družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar. Komisija je 26. oktobra 2011 Italiji poslala zahtevo za informacije v zvezi s postopkom privatizacije. Italija je 30. novembra 2011 predložila odgovor na zahtevo Komisije za informacije z dne 26. oktobra 2011.

([1]) UL C 28, 1.2.2012, str. 18, in UL C 84, 22.3.2013, str. 58.

([2]) Nekdanja skupina Tirrenia je bila sestavljena iz družb Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. in Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Državne pomoči – Italijanska republika – Državna pomoč SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Državne pomoči družbam nekdanje skupine Tirrenia – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108, odstavek 2, PDEU (UL C 28, 1.2.2012, str. 18).

([4]) Glej Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7) (v nadaljnjem besedilu: uredba o pomorski kabotaži).

([5]) Družba Laziomar je bila ustanovljena 1. decembra 2010, edini delničar pa je bila dežela Lacij.

(7) Italija je 15. novembra 2011 predložila pripombe o ukrepih, zajetih v sklepu iz leta 2011.

(8) Komisija je 25. aprila 2012 Italiji poslala še eno zahtevo za informacije v z vezi s postopkom privatizacije. Italija je odgovorila z dopisom z dne 22. maja 2012.

(9) Komisija je 7. novembra 2012 razširila obseg postopka preiskave, da bi med drugim zajela nekatere dodatne podporne ukrepe, ki jih je dežela Lacij dodelila družbi Laziomar v zvezi z nadomestilom za javne storitve, dodeljenim družbi Laziomar na podlagi novega javnega naročila storitev. Komisija je 19. decembra 2012 sprejela spremenjeno različico navedenega sklepa (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2012) ([6]).

(10) Sklep iz leta 2012 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih v okviru preiskave.

(11) Italija je 11. decembra 2012 predložila pripombe.

(12) Komisija je 25. januarja 2018, 29. marca 2018, 31. avgusta 2018, 4. marca 2019, 15. aprila 2020 ter 9. in 26. februarja 2021 od Italije zahtevala dodatne informacije. Italija je te informacije predložila 26. aprila 2018, 8. in 31. maja 2018, 2. novembra 2018, 11. decembra 2018, 30. aprila 2019, 22. junija 2020, 22. februarja 2021 in 17. marca 2021.

(13) Ta sklep se nanaša le na morebitno pomoč za družbo Laziomar, kot je navedeno v oddelku 2.3. Vsi preostali ukrepi, ki so predmet sklepa iz leta 2011 in sklepa iz leta 2012, se preučujejo ločeno v zadevah SA.32014, SA.32015 in SA.32016, zato niso zajeti s tem sklepom. Ti preostali ukrepi se nanašajo zlasti na druge družbe nekdanje skupine Tirrenia.

2. OZADJE IN OPIS UKREPOV, KI SO PREDMET PREISKAVE

2.1 Splošni okvir

2.1.1 *Prvotne pogodbe*

(14) Skupina Tirrenia je bila prek družbe Fintecna ([7]) prej v lasti Italije, prvotno pa jo je sestavljalo šest družb, in sicer Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar. Te družbe so izvajale storitve pomorskega prometa na podlagi ločenih javnih naročil storitev, ki so bila leta 1991 sklenjena z Italijo, veljala pa so 20 let, tj. od januarja 1989 do decembra 2008. Družba Fintecna je imela v lasti 100-odstotni delniški kapital družbe Tirrenia, ta pa je imela v celoti v lasti deželne družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar. Družba Adriatica, ki je nekoč opravljala storitve na več poteh med Italijo ter Albanijo, Hrvaško, Grčijo in Črno goro, se je leta 2004 združila z družbo Tirrenia.

(15) Namen teh prvotnih pogodb je bil zagotoviti redno in zanesljivo izvajanje storitev pomorskega prometa, pri čemer večina teh storitev povezuje celinsko Italijo ter Sicilijo, Sardinijo in druge manjše italijanske otoke. V ta namen je Italija dodelila finančno podporo v obliki subvencij, ki se plačajo neposredno vsaki družbi v skupini Tirrenia.

(16) Družba Laziomar je 1. junija 2011 začela opravljati dejavnosti na poteh za pomorsko kabotažo med deželo Lacij in manjšimi sosednjimi otoki (glej uvodno izjavo 33). Zadevne poti so natančno opisane v uvodni izjavi 43.

([6]) Državne pomoči – Italijanska republika – Državna pomoč SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Državne pomoči družbam nekdanje skupine Tirrenia in njihovim pridobiteljem – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108, odstavek 2, PDEU (UL C 84, 22.03.2013, str. 58).

([7]) Družba Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je v celoti v lasti italijanskega ministrstva za gospodarstvo in finance, specializirana pa je za upravljanje lastniških deležev in postopkov privatizacije ter obravnavanje projektov za racionalizacijo in prestrukturiranje družb, ki se soočajo z industrijskimi, finančnimi ali organizacijskimi težavami.

(17) Komisija se je 6. avgusta 1999 odločila, da bo začela postopek iz člena 108, odstavek 2, Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) v zvezi s pomočjo, plačano na podlagi prvotnih pogodb šestim družbam, ki so takrat sestavljale skupino Tirrenia.

(18) Italijanski organi so med fazo preiskave zahtevali, da se zadeva skupine Tirrenia razdeli, da bi se lahko prednostno obravnavalo sprejetje končnega sklepa glede družbe Tirrenia. Razlog za to zahtevo sta bila načrt Italije za privatizacijo skupine, in sicer najprej družbe Tirrenia, in njen namen, da bi pospešili postopek v zvezi s to družbo.

(19) Komisija se je odločila, da lahko ugodi zahtevi Italije, in je s svojo odločbo 2001/851/ES ([8]) (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2001) zaključila postopek v zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Tirrenia. Pomoč je razglasila za združljivo pod pogojem, da Italija spoštuje nekatere zaveze.

(20) Komisija je z Odločbo 2005/163/ES ([9]) (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2004) razglasila nadomestilo, ki ga je Italija dodelila družbam skupine Tirrenia, razen družbi Tirrenia, za delno združljivo z notranjim trgom, pod pogojem, da italijanski organi spoštujejo več zavez, in za delno nezdružljivo z notranjim trgom. Odločba je temeljila na računovodskih podatkih iz obdobja 1992–2001 in vključevala nekatere pogoje, ki naj bi zagotovili združljivost nadomestila ves čas trajanja prvotnih pogodb.

(21) Splošno sodišče je s sodbo z dne 4. marca 2009 v združenih zadevah T-265/04, T-292/04 in T-504/04 ([10]) (v nadaljnjem besedilu: sodba iz leta 2009) odločbo iz leta 2004 razglasilo za nično.

(22) Komisija je s Sklepom (EU) 2018/261 ([11]) (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2014) končala formalni postopek preiskave v zvezi z več ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar. Pritožbo, ki sta jo družbi Saremar in dežela Sardinija vložili zoper navedeni sklep, je Splošno sodišče leta 2017 zavrnilo ([12]).

(23) Komisija je s Sklepom (EU) 2020/1411 ([13]) (v nadaljnjem besedilu: sklep o skupini Tirrenia iz leta 2020) končala preiskavo družb skupine Tirrenia, razen družbe Tirrenia, za obdobje 1992–2008. Komisija je sklenila, da pomoč, dodeljena za opravljanje prevoznih storitev pomorske kabotaže, pomeni obstoječo pomoč, večina pomoči, dodeljene za opravljanje storitev mednarodnega pomorskega prevoza, pa je združljiva z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([14]).

(24) Komisija je s Sklepom (EU) 2020/1412 ([15]) (v nadaljnjem besedilu: sklep o družbi Tirrenia/CIN iz leta 2020) končala formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, dodeljenimi družbi Tirrenia in njeni pridobiteljici, družbi CIN, za obdobje 2009–2020.

(25) Komisija je s Sklepom (EU) 2021/4268 ([16]) in Sklepom (EU) 2021/4271 ([17]) končala formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, odobrenimi družbama Siremar in Toremar ter njenim pridobiteljicam za obdobje od leta 2009 naprej.

([8]) Odločba Komisije 2001/851/ES z dne 21. junija 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Italija dodelila pomorskemu podjetju Tirrenia di Navigazione (UL L 318, 4.12.2001, str. 9).

([9]) Odločba Komisije 2005/163/ES z dne 16. marca 2004 o državni pomoči, ki jo je Italija izplačala ladjarskim družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 53, 26.2.2005, str. 29).

([10]) Združene zadeve T-265/04, T-292/04 in T-504/04, Tirrenia di Navigazione in drugi / Komisija, EU:T:2009:48.

([11]) Sklep Komisije (EU) 2018/261 z dne 22. januarja 2014 glede ukrepov SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ki jih izvaja dežela Sardinija v korist družbe Saremar (UL L 49, 22.2.2018, str. 22).

([12]) Glej sodbo z dne 6. aprila 2017, Regione autonoma della Sardegna (Italija)/Komisija, T-219/14, EU:T:2017:266.

([13]) Sklep Komisije (EU) 2020/1411 z dne 2. marca 2020 o državni pomoči št. C 64/99 (ex NN 68/99), ki jo je Italija izvedla za ladjarske družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 332, 12.10.2020, str. 1).

([14]) Sporočilo Komisije: Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

([15]) Sklep Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione (UL L 332, 12.10.2020, str. 45).

([16]) Še ni objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*.

([17]) Še ni objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*.

2.1.2 *Podaljšanje prvotnih pogodb*

(26) V členu 26 zakonskega odloka št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, je bilo določeno podaljšanje prvotnih pogodb (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Laziomar), ki naj bi 31. decembra 2008 prvotno prenehale veljati za eno leto, in sicer do 31. decembra 2009.

(27) V členu 19-ter zakonskega odloka št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166 z dne 20. novembra 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2009), je bilo določeno, da se zaradi privatizacije družb skupine Tirrenia delež deželnih družb (razen družbe Siremar) brez kakršnega koli plačila prenese z matične družbe Tirrenia na druge dežele, in sicer:

(a) družba Caremar bi se sprva prenesla na deželo Kampanijo. Dežela Kampanija bi nato na deželo Lacij prenesla dejavnosti družbe Caremar, ki bi pod imenom Laziomar samostojno zagotavljala prometne povezave s Pontinskim otočjem;

(b) družba Saremar bi se prenesla na deželo Sardinijo in

(c) družba Toremar bi se prenesla na deželo Toskano.

(28) V zakonu iz leta 2009 je bilo tudi opredeljeno, da bo Italija do 31. decembra 2009 sklenila novi pogodbi z družbama Tirrenia in Siremar. Prav tako bi bile regionalne storitve vključene v osnutke javnih naročil storitev, ki bi jih sklenili deželi Sardinija in Toskana ter družbi Saremar in Toremar do 31. decembra 2009, deželi Kampanija in Lacij ter družbi Caremar in Laziomar pa do 28. februarja 2010. Osnutki novih pogodb/javnih naročil storitev bi bili določeni v okviru oddaje javnega naročila s temi družbami, nato pa bi se po koncu privatizacije vsake od teh družb sklenili s kupci ([18]).

(29) V ta namen so bile z zakonom iz leta 2009 prvotne pogodbe, vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Caremar, dodatno podaljšane za obdobje od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010.

(30) V zakonu iz leta 2009 so opredeljene tudi fiksne letne zgornje meje nadomestila za opravljanje storitev od leta 2010 (na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb ter na podlagi novih pogodb in javnih naročil storitev) v skupnem znesku 184 942 251 EUR:

Preglednica 1

Zgornje meje nadomestila od leta 2010

Družba	Najvišje letno nadomestilo (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Od tega se 19 839 226 EUR dodeli deželi Kampanija in 10 030 606 EUR deželi Lacij.	

(31) V členu 1 zakona št. 163 z dne 1. oktobra 2010, s katerim je bil preoblikovan zakonski odlok št. 125 z dne 5. avgusta 2010 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2010), je bilo določeno, da se prvotne pogodbe dodatno podaljšajo od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar, tj. do 19. julija 2012 oziroma 31. julija 2012.

([18]) Člen 19-ter, odstavek 10, zakona iz leta 2009.

(32) Dežela Lacij je glede na določbe člena 19-ter zakona iz leta 2009 1. decembra 2010 na podlagi regionalnega zakona št. 2/2010 ustanovila delniško družbo za storitve regionalne pomorske kabotaže, tj. družbo Laziomar, da bi pridobila podružnico družbe Caremar, ki je opravljala dejavnosti na poteh v Pontinskem otočju, in jo naknadno privatizirala.

(33) Družba Caremar je 7. marca 2011 družbi Laziomar prodala svojo podružnico za dejavnosti na poteh v Pontinskem otočju. Slednja je začela dejavnosti na teh poteh opravljati 1. junija 2011.

(34) Na podlagi odloka št. 508 dežele Lacij z dne 28. oktobra 2011 (v nadaljnjem besedilu: odlok dežele Lacij) so bile oblikovane smernice glede procesa privatizacije družbe Laziomar v povezavi s sklenitvijo novega javnega naročila storitev za poti v Pontinskem otočju.

(35) Dežela Lacij je v skladu z zakonom št. 228 z dne 24. decembra 2012 družbi Laziomar na podlagi premostitvene pogodbe naložila obveznost, da do njene privatizacije zagotavlja ozemeljsko kontinuiteto poti v Pontinskem otočju pod enakimi pogoji. Ta pogodba je bila podpisana 12. februarja 2013 in je ostala veljavna do privatizacije družbe Laziomar.

2.1.3 *Privatizacija družbe Laziomar in sklenitev nove pogodbe o opravljanju storitev*

(36) Februarja 2012 se je začel postopek za oddajo javnega naročila (glej oddelek 2.3.2), da bi se našel kupec za družbo Laziomar v svežnju z novim javnim naročilom storitev za zagotavljanje pomorskih storitev za obdobje 10 let v zameno za nadomestilo za javne storitve.

(37) Po uspešni ponudbi v postopku za oddajo javnega naročila je novi lastnik družbe Laziomar postala družba Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba CLN). Prodajna pogodba med deželo Lacij in družbo CLN je bila podpisana 30. decembra 2013. Dežela Lacij in družba Laziomar sta 15. januarja 2014 podpisali novo javno naročilo storitev za zagotavljanje pomorskih storitev na območju Pontinskega otočja.

2.2 **Ukrepi, ki so predmet sklepov iz let 2011 in 2012**

(38) V formalnem postopku preiskave, ki se je začel s sklepoma iz let 2011 in 2012, se ocenjujejo naslednji ukrepi:

(a) nadomestilo za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb (ukrep 1);

(b) morebitna zloraba pomoči za reševanje s strani družb Tirrenia in Siremar (ukrep 2);

(c) privatizacija družb nekdanje skupine Tirrenia ([19]) (ukrep 3);

(d) nadomestilo, plačano za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi novih pogodb/javnih naročil storitev (ukrep 4);

(e) prednostni privez (ukrep 5);

(f) ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010, s katerim je bil preoblikovan zakonski odlok št. 125/2010 (ukrep 6);

(g) dodatni ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar (ukrep 7).

(39) Komisija je s sklepom iz leta 2014 končala formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar in ki so zgoraj navedeni kot ukrep 7, razen enega ukrepa ([20]).

2.3 **Podroben opis ukrepov, ki so predmet tega sklepa**

(40) V tem sklepu so obravnavani le ukrepi 1, 3, 4, 5 in 6, kot so navedeni v uvodni izjavi 38, v kolikor vključujejo družbi Laziomar in CLN. Ti ukrepi so podrobneje opisani v oddelkih v nadaljevanju.

([19]) To vključuje odlog plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN za pridobitev poslovne veje Tirrenia in več domnevnih dodatnih ukrepov pomoči v okviru privatizacije poslovne veje družbe Siremar (npr. posredno osebno jamstvo in povečanje kapitala s strani države za družbo CdI, tj. subjekt, ki je prvotno pridobil poslovno vejo družbe Siremar).

([20]) V sklepu iz leta 2014 namreč ni bil ocenjen projekt „Bonus Sardo – Vacanza“, ki je del ukrepa 7, in prav tako ne bo ocenjen v tem sklepu.

2.3.1 *Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Laziomar in Italijo*

2.3.1.1 Obveznosti javne službe

(41) V členu 1 prvotne pogodbe z družbo Caremar so predvideni petletni načrti, v katerih se podrobno opredelijo pristanišča, v katerih je treba opravljati storitve, vrsta plovil, ki naj bi se uporabljala, in zahtevana pogostost storitve, za katero je bila pooblaščena družba Caremar (in nato družba Laziomar po tem, ko so bile 1. junija 2011 na deželo Lacij prenesene poti v Pontinskem otočju).

(42) Glede na navedbe Italije se je zadnji petletni načrt za družbo Caremar (takrat), ki je bil uradno odobren, nanašal na obdobje 2000–2004, načrt za obdobje 2005–2008 pa je bil pripravljen, vendar ga pristojni ministri nikoli niso uradno odobrili. Namesto tega je vlada sprejela *ad hoc* sklepe, da bi storitve bolj uskladila s potrebami lokalnih skupnosti, ne da bi pri tem bistveno spremenila sistem javnih storitev.

(43) Na podlagi prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana z naknadnimi pravnimi akti, navedenimi v uvodnih izjavah 26 do 33, je družba Laziomar vse leto opravljala storitev na naslednjih poteh:

— na poti Ponza–Formia (**linija T1**). Družba Laziomar je zagotavljala edino povezavo na tej liniji. V okviru dveh dnevnih povezav je zagotavljala mešane storitve (potniki, vozila in blago). Plovilo, ki je z otoka odplulo ob 5.30, je prebivalcem otoka zagotavljalo povezavo s celino za namene študija in dela, na otok pa se je zadnjič vračalo ob 17.30;

— na poti Ponza–Formia (**linija A2**) je družba Laziomar zagotavljala tudi edino visokohitrostno storitev potniškega prevoza z eno dnevno povezavo, pri čemer je plovilo čez noč ostalo na otoku;

— na poti Anzio–Ponza (**linija A1**) je družba Laziomar v visoki sezoni od ponedeljka do sobote zagotavljala visokohitrostno storitev potniškega prevoza. Ob nedeljah in praznikih je bila storitev pogostejša ter je bila utemeljena s socialnim in gospodarskim razvojem (zlasti ker je turizem dejansko edini vir prihodkov na otoku). En konkurent, tj. družba Vetor, je prav tako na isti liniji v visoki sezoni zagotavljal visokohitrostno storitev potniškega prevoza;

— na poti Ventotene–Formia (**linija T2**) je družba Laziomar vse leto zagotavljala dnevno storitev s plovilom za mešane storitve. Ta mešana storitev je bila edina redna povezava za prevoz potnikov, vozil in blaga vse leto;

— na poti Ventotene–Formia (**linija A3**) je družba Laziomar zagotavljala tudi edino visokohitrostno povezavo. Plovilo je odplulo ob 6.45 in tako prebivalcem otoka omogočalo potovanje na celino iz poklicnih ali študijskih razlogov, čez noč pa je ostalo na otoku, da bi se zagotovila trajnost v primeru nujne medicinske pomoči.

2.3.1.2 Proračun in trajanje

(44) V preglednici 2 je prikazano letno nadomestilo, ki ga je Italija plačala družbi Laziomar za obdobje 2011–2013:

Preglednica 2

Dodeljeno nadomestilo za obdobje 2011–2013

Leto	Plačano nadomestilo (v EUR)
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Prvotna pogodba določa, da se letna državna pomoč v obliki nadomestila plača, kot sledi: vsako leto se marca plača začetno predplačilo, ki znaša 70 % nadomestila, plačanega preteklo leto. Drugo plačilo, ki se opravi junija, je enako 20 % nadomestila. Razlika med plačanimi zneski in primanjkljajem med operativnimi stroški in prihodki v tekočem

letu predstavlja neporavnani znesek, ki se plača do 30. novembra. Če bi se izkazalo, da je družba Laziomar prejela znesek, večji od neto stroška opravljenih storitev (prihodki, od katerih se odštejejo izgube), je v prvotni pogodbi določeno, da mora družba Laziomar razliko povrniti. ([21])

— Nadomestilo, dodeljeno v obdobju 2011–2013

(46) Predsedniški odlok št. 501 z dne 1. junija 1979 (v nadaljnjem besedilu: odlok št. 501/79) določa različne elemente (prihodke in stroške), ki se vključijo v izračun subvencije, ki se plača izvajalcem pomorske javne službe. Zakon št. 856 z dne 5. decembra 1986 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 856/86) dodatno opredeljuje nekatere spremembe sistema obveznosti pomorske javne službe v Italiji. V zvezi s povezavami z manjšimi in večjimi otoki člen 11 navedenega zakona spreminja merila za izračun nadomestila za javne storitve. Dejansko je bilo treba subvencijo izračunati na podlagi razlike med prihodki in stroški storitve, kot se določijo ob upoštevanju povprečnih in objektivnih meril, in vanjo je bilo treba vključiti razumen donos vloženega kapitala. Člen 11 tudi določa, da morajo javna naročila storitev vključevati seznam subvencioniranih poti, pogostost in vrste ladij, ki naj bi se uporabljale. Subvencije so morala odobriti pristojna ministrstva. Načela, določena v predsedniškem odloku št. 501/79 in zakonu št. 856/86, so bila v prvotnih pogodbah upoštevana.

(47) Od leta 2010 je bilo nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena določeno z uporabo nove metodologije, ki je bila določena v direktivi odbora CIPE ([22]) z dne 9. novembra 2007 o merilih za opredelitev obveznosti javne službe in dinamiki prevoznin v sektorju pomorske kabotaže v javnem interesu (v nadaljnjem besedilu: direktiva odbora CIPE) ([23]). Direktiva odbora CIPE je bila v skladu s preambulo izdana zaradi privatizacije javnih družb, ki opravljajo pomorske storitve v okviru sistema javnih storitev ([24]). Določbe direktive odbora CIPE so se za storitve, ki so jih družbe skupine Tirrenia zagotavljale od leta 2010, uporabljale celo pred začetkom veljavnosti ustreznih novih pogodb in javnih naročil storitev po zadevnih privatizacijah.

(48) Metoda, določena v direktivi odbora CIPE, omogoča družbam, ki opravljajo pomorsko javno službo, ustrezen donos. Stopnja donosa kapitala se izračuna na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC).

(49) Zahtevan donos lastniškega kapitala ([25]) se izračuna z modelom določanja cen osnovnih sredstev (CAPM). Na podlagi modela določanja cen osnovnih sredstev se stroški lastniškega kapitala izračunajo kot funkcija (i) netvegane stopnje donosa, (ii) koeficienta beta (ocene profila tveganja družbe glede na trg lastniških vrednostnih papirjev) in (iii) premije za tveganje lastniških vrednostnih papirjev, dodeljene trgu teh papirjev.

(50) Natančneje bi se stroški lastniškega kapitala izračunali tako, da bi se premija za dodatno tveganje uporabila za stopnjo donosa netveganih dejavnosti. Ta premija se izračuna kot premija za tržno tveganje, pomnožena s koeficientom beta, ki meri, kako tvegana je posamezna dejavnost glede na trg.

(51) V skladu z direktivo odbora CIPE stopnja donosa netveganih dejavnosti ustreza povprečnemu bruto donosu referenčnih desetletnih obveznic glede na predhodnih 12 mesecev, za katere so na voljo podatki.

(52) Direktiva odbora CIPE določa 4-odstotno premijo za tržno tveganje. Vendar se v primeru storitve, ki se opravlja na neizključni podlagi, za domnevno večje tveganje, ki ga nosi gospodarski subjekt, plača nadomestilo, in sicer tako, da se premiji za tržno tveganje prišteje dodatnih 2,5 %.

([21]) S sklepom, ki so ga na medresorskem posvetovanju o določitvi letne subvencije, opredeljene na podlagi člena 11 zakona št. 856/1986, sprejeli ministrstvo za infrastrukturo in promet, ministrstvo za gospodarstvo in finance ter ministrstvo za gospodarski razvoj (v nadaljnjem besedilu: medresorsko posvetovanje), se po 25. novembru 2010 vsak znesek prekomernega nadomestila odšteje od prihodnjih predplačil subvencije.

([22]) Comitato interministeriale per la programmazione economica – CIPE (Medministrski odbor za gospodarsko načrtovanje).

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (Uradni list Italijanske republike, GURI) št. 50 z dne 28. februarja 2008.

([24]) V skladu s členom 1, točka 999, zakona št. 296 z dne 27. decembra 2006 in členom 1, točka (e), zakonskega odloka št. 430/1997.

([25]) Želena stopnja donosa za posameznega vlagatelja lastniškega kapitala glede na profil tveganja družbe in povezane denarne tokove.

(53) Znesek nadomestila, plačanega družbi Laziomar, pa v praksi ne sme preseči zgornje meje 10 030 606 EUR na leto, kot je določena v zakonu iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 30). Čeprav zakon iz leta 2009 omejuje letno nadomestilo, plačano vsem družbam Tirrenia za opravljanje pomorskih storitev, za katere se uporablja sistem javnih storitev, direktiva odbora CIPE vsebuje tudi nekatere zaščitne ukrepe, ki tem gospodarskim subjektom omogočajo, da v zadostni meri krijejo svoje operativne stroške. Glede na to, kot je prikazano v preglednici 2, je bilo nadomestilo, plačano v letih 2012 in 2013, večje, da bi se pokrili skupni stroški javne storitve v navedenih letih.

(54) V skladu z direktivo odbora CIPE je treba obseg storitev, najvišje prevoznine, določene v novem javnem naročilu storitev, in nadomestilo, ki se dejansko dodeli, predvsem določiti tako, da se ponudniku storitev odobri kritje vseh dopustnih stroškov. Uporablja se naslednja formula:

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

pri čemer je:

— VA(RSP) diskontirana vrednost nadomestila za izvajanje obveznosti javne službe;

— VA(AI(X)) diskontirana vrednost drugih prihodkov (prevoznin in drugih prihodkov);

— (VA(CA)) diskontirana vrednost dopustnih operativnih stroškov, odplačila dolga in donosa kapitala.

(55) V primeru, da se zgornja enačba ne izide, bi se lahko zmanjšal obseg subvencioniranih dejavnosti ali bi se pregledala organizacija storitev (npr. vrsta ladij) ali pa bi se spremenile omejitve prevoznin.

(56) Poleg tega se na podlagi formule cenovne kapice vsako leto prilagodi zgornja meja za prevoznine, ki se uporablja za vsako storitev, in sicer brez davkov in pristaniških pristojbin:

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

pri čemer je:

— ΔT letna sprememba zgornje meje za prevoznino v odstotkih;

— ΔP stopnja inflacije za referenčno leto;

— X realna letna stopnja prilagoditve zgornje meje za prevoznine, določene v javnem naročilu storitev, ki se v času trajanja naročila ne spremeni.

(57) Direktiva odbora CIPE tudi določa, da se lahko zgornja meja za prevoznine prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v stroških goriva, in sicer na podlagi standardnih, javno dostopnih cen.

2.3.2 *Privatizacija družbe Laziomar*

(58) Dežela Lacij je 13. februarja 2013 na svojem spletišču objavila razpis za zbiranje ponudb za prodajo družbe Laziomar in dodelitev nadomestila za javne storitve za izpolnjevanje obveznosti javne službe na pomorskih poteh, opredeljenih v uvodni izjavi 43 ([26]). To obvestilo je bilo objavljeno tudi v *Uradnem listu Evropske unije* ([27]), Uradnem listu Italijanske republike ([28]) ter v štirih dnevnih nacionalnih in lokalnih italijanskih časopisih.

(59) Italija je izbrala omejen postopek za oddajo javnega naročila iz člena 55, odstavek 6, zakonika o javnih naročilih – zakonodajni odlok št. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). Izbrano merilo za oddajo javnega naročila je bila ekonomsko najugodnejša ponudba.

(60) Da bi se spodbudila čim večja udeležba v postopku, je razpis za zbiranje ponudb izrecno omogočal sodelovanje ponudnikov v skupini v okviru začasnih skupin ponudnikov, konzorcijev ali evropskih gospodarskih interesnih združenj (EGIZ).

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

2.3.2.1 Postopek prodaje in končna oddaja

(61) Po objavi razpisa za zbiranje ponudb je ob izteku roka interes za sodelovanje v postopku za oddajo javnega naročila izrazilo osem strani (in sicer 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. in Ustica Lines, pri čemer slednja zdaj opravlja dejavnosti pod imenom Liberty Lines), ki so predložile informacije, ki se zahtevajo za kakovostno izbiro v prvi fazi postopka. Sedem udeležencev, razen družbe Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., je bilo sprejetih v naslednjo fazo in povabljenih, naj predložijo ponudbo 16. maja 2013.

(62) Povabilo k oddaji ponudbe je vsebovalo nov osnutek pogodbe z veljavnostjo 10 let, ki jo podpišeta uspešni ponudnik in dežela Lacij, ter podrobnejše informacije v zvezi s postopkom za oddajo javnega naročila. V povabilu je bilo zlasti potrjeno, da bo za pogodbo o opravljanju storitev izbrana ekonomsko najugodnejša ponudba, pri čemer bo cena prinesla 30 točk in tehnične kvalifikacije 70 točk. V zvezi s ceno prodaje družbe Laziomar je bil v vabilu naveden fiksni znesek 2 272 000 EUR, izračunan na podlagi neodvisne študije, v kateri je bila ocenjena skupna vrednost sredstev družbe Laziomar (glej uvodni izjavi 66 in 67). O tej ceni se ni bilo mogoče pogajati in zato ni bila predmet finančne ponudbe ponudnikov.

(63) Zato so bili vsi morebitni ponudniki pozvani, naj v svojo finančno ponudbo vključijo zgoraj navedeni fiksni znesek za prodajo družbe Laziomar, dežela Lacij pa bi izbrala ekonomsko najugodnejšo ponudbo za ponudbo kot celoto na podlagi cene in drugih meril, predvsem tehničnih, v zvezi s storitvijo, kot so določena v povabilu (glej uvodno izjavo 62).

(64) Družba CLN je do izteka roka predložila ponudbo, katere specifikacije so bile proučene in ocenjene pozitivno. Drugih ponudb ni bilo.

(65) Naročilo je bilo torej oddano družbi CLN tako v zvezi s privatizacijo dejavnosti družbe Laziomar kot v zvezi z opravljanjem pomorskih storitev (glej oddelek 2.3.3).

2.3.2.2 Prodajna pogodba

(66) Prodajna pogodba je bila sklenjena 30. decembra 2013, v njej pa je določen prenos delnic družbe Laziomar na družbo CLN po fiksni ceni 2 272 000 EUR, določeni na podlagi neodvisne strokovne ocene, ki jo je naročila dežela Lacij.

(67) Znesek upošteva predvsem vrednost opredmetenih osnovnih sredstev (ki vključujejo štiri plovila ter industrijsko in komercialno opremo) in vrednost vozovnice za otok Ventotene, kot je bila prikazana v bilanci stanja družbe dne 1. junija 2011.

(68) V skladu s členom 4 prodajne pogodbe je družba CLN dolžna obvestiti deželo Lacij o vsaki prihodnji prodaji delnic Laziomar tretjim stranem, pri čemer pa bi bila družba CLN z novim kupcem družbe Laziomar še naprej odgovorna za izpolnjevanje obveznosti iz pogodbe o opravljanju storitev.

2.3.2.3 Postopki na nacionalni ravni

(69) Rezultat postopka za oddajo javnega naročila, s katerim so bili dejavnosti družbe Laziomar in javno naročilo storitev oddani družbi CLN, je bil predmet spora pred deželnim upravnim sodiščem Lacija.

(70) Družba Vetor S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Vetor), ki s hidrogliserji opravlja tudi storitve na poti Anzio–Ponza (linija A1), je deželnemu upravnemu sodišču Lacija predložila vlogo za začasni ukrep zoper legitimnost postopka za oddajo javnega naročila, ki je bila zavrnjena z odlokom št. 2995/2013. Isto sodišče je tudi odločalo o vsebini in pritožbo družbe Vetor zavrnilo s sodbo št. 467/2014. Državni svet je obe navedeni odločitvi o pritožbi potrdil s sodbo št. 5421/2018.

2.3.3 *Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Lacij in družbo Laziomar*

2.3.3.1 Upravičenka

(71) Kot je navedeno v uvodni izjavi 64, je družba CLN predložila ponudbo za novo javno naročilo storitev. Po uspešnem razpisu je družba Laziomar (ki jo je pridobila družba CLN, vendar je ohranila samostojno pravno identiteto) 15. januarja 2014 z deželo Lacij podpisala novo javno naročilo storitev za opravljanje storitev na pomorskih poteh.

2.3.3.2 Poti

(72) Družba Laziomar zagotavlja potniške, mešane (potniki, vozila in tovor) in le tovorne (blago in posebno blago) storitve v okviru sistema javnih storitev na več poteh za kabotažo:

Preglednica 3

Omrežje poti, na katerih družba Laziomar opravlja storitve na podlagi nove pogodbe o opravljanju storitev

Formia–Ponza (trajekt – mešane storitve) – **linija T1**
Formia–Ventotene (trajekt – mešane storitve) – **linija T2**
Terracina–Ponza (trajekt – mešane in tovorne ([1]) storitve) – **linija T3**
Terracina–Ventotene (trajekt – tovorne storitve) – **linija T4**
Anzio–Ponza (hidrogliser – potniške storitve) – **linija A1**
Formia–Ponza (hidrogliser – potniške storitve) – **linija A2**
Formia–Ventotene (hidrogliser – potniške storitve) – **linija A3**
([1]) Nekatere plovbe na tej liniji so le za prevoz tovora (glej preglednico 9).

2.3.3.3 Trajanje

(73) Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Lacij in družbo Laziomar traja deset let (2014–2024).

2.3.3.4 Obveznosti javne službe

(74) Obveznosti javne službe, naložene družbi Laziomar, se med drugim nanašajo na pristanišča, v katerih se opravljajo storitve, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim potem, na katerih se opravljajo storitve, pogostost storitev in najvišje prevoznine.

2.3.3.5 Določbe o nadomestilu in končna oddaja

(75) Dežela Lacij je letno osnovno plačilo na podlagi postopka za oddajo javnega naročila za nadomestilo v okviru nove pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe na pomorskih poteh, opredeljenih v uvodni izjavi 43, določila na 14 300 550 EUR, pri čemer je znesek večkrat popravila navzdol. Znesek je bil nazadnje fiksno določen na 12 752 074 EUR (skupaj 127 520 740 EUR v desetletnem pogodbenem obdobju).

(76) V skladu s členom 6 pogodbe lahko dežela Lacij znesek nadomestila prilagodi navzgor ali navzdol, da bi upoštevala spremembe v zvezi s plovbami, ki so dejansko izvedene vsako leto. Raven nadomestila se ne spremeni, če je število plovb, izvedenih vsako leto, višje ali nižje od pogodbeno dogovorjenega števila za 3 % ali manj. Če so spremembe navzgor ali navzdol več kot 3-odstotne, se nadomestilo ustrezno prilagodi, tako da se razlika med dejanskim in dogovorjenim številom plovb pomnoži s ceno na enoto, kot je navedena v ponudbi. Leta 2017 je bila pogodba o opravljanju storitev spremenjena, da bi se raven nadomestila prilagodila na znesek 13 524 536 EUR.

(77) Ta znesek nadomestila je določen na podlagi metodologije, ki je določena v direktivi odbora CIPE (glej uvodne izjave 47 do 57). Zaščitni ukrepi, določeni v direktivi odbora CIPE, so upoštevani v novi pogodbi o opravljanju storitev.

(78) Pogodba o opravljanju storitev določa plačilo nadomestila, ki ne presega zneska, potrebnega za kritje neto stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javne službe (gospodarsko-finančno ravnovesje). V primeru odstopanj od tega pogodbenega ravnovesja člen 25 pogodbe o opravljanju storitev določa mehanizem za ponovno uravnoteženje, ki ocenjuje vse parametre, povezane s plačilom nadomestila. Če bi se znesek nadomestila zaradi bistvene spremembe ([29]) gospodarskih parametrov, na katerih temelji, izkazal za nezadostnega za kritje vseh stroškov, nastalih pri opravljanju storitve, nova pogodba o opravljanju storitev omogoča revizijo ključnih parametrov nadomestila, in sicer: (i) sistema vozovnic; (ii) ravni javnih storitev, ki se zagotavljajo; (iii) ravni letne cenovne kapice in (iv) kapitalskih vložkov za naložbe.

(79) V skladu s členom 4, odstavki 4, 5 in 6, pogodbe o opravljanju storitev se nadomestilo, plačano gospodarskemu subjektu, zniža za 80 % v primeru prekinitve storitev zaradi stavke zaposlenih in za 30 % v primeru drugih nepredvidenih dogodkov, medtem ko je treba zaradi neizvajanja storitev v okoliščinah, ki ne vključujejo stavk ali nepredvidenih dogodkov, plačati kazen v skladu s členom 9 pogodbe o opravljanju storitev.

(80) V skladu s členom 22 pogodbe o opravljanju storitev mora gospodarski subjekt izvajati sistem tehničnega, gospodarskega in upravljavskega spremljanja, v skladu s katerim se letni izkaz poslovnega izida v zvezi s storitvijo, ki se opravlja na podlagi pogodbe o opravljanju storitev, pošljejo v preverjanje regionalnemu organu.

(81) V skladu s členom 4, odstavek 2, pogodbe o opravljanju storitev je bilo letno nadomestilo, ki ga je treba plačati družbi Laziomar, ocenjeno na 12 752 074 EUR. Vendar se v skladu s členom 4, odstavek 3, pogodbe o opravljanju storitev dejanska cena, plačana družbi Laziomar, določi kot rezultat dejansko opravljene storitve (tj. cena na miljo za vsako pot), pri čemer se upoštevajo povezana (komercialna in industrijska) tveganja, kot je določeno v pogodbi (npr. znižanje nadomestila v primeru, da družba ne pluje, kazni za prekinitev storitev).

(82) V preglednici 4 je prikazano nadomestilo, določeno na podlagi postopka za oddajo javnega naročila za celotno pogodbeno obdobje, in nadomestilo, ki je bilo družbi Laziomar dejansko plačano za obdobje 2014–2019 po spremembah v zvezi z izvajanjem plovb, v skladu s členom 6 pogodbe o opravljanju storitve.

Preglednica 4

Določeno in plačano nadomestilo družbi Laziomar v okviru nove pogodbe o opravljanju storitve v obdobju 2014–2019

Leto	Določeno nadomestilo (v EUR)	Plačano nadomestilo (v EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) V členu 25(2) je navedeno: „Pozitiven ali negativen odklon v gospodarsko-finančnem ravnovesju je lahko posledica:
(a) neučinkovitosti pri upravljanju;
(b) napačnega obveščanja družbe Laziomar o dejansko opravljenih storitvah za določitev letne cene;
(c) izjemno neugodnih tržnih razmer, ki niso odvisne od družbe Laziomar, kar ima za posledico poslabšanje pogojev poslovanja in posledično višje stroške poslovanja ali nižje prihodke od prodaje vozovnic, kar privede do več kot 10-odstotne izgube iz poslovanja;
(d) finančnih dajatev;
(e) sprememb zakonskih in drugih določb o novih pogojih za opravljanje storitve iz pogodbe;
(f) nove naložbe, za katero dežela zahteva, da se izvede z javnimi sredstvi, kot določa člen 19;
(g) spremembe sistema vozovnic iz člena 3;
(h) izjemno ugodnih tržnih razmer, kar privede do več kot 10-odstotnega dobička iz poslovanja;
(i) povečanj stroškov osebja na enoto zaradi obveznosti v okviru nacionalne kolektivne delovne pogodbe (CCNL) in dodatne pogajalske moči družbe;
(j) trgovinske politike, ki jo uporablja družba Laziomar, do najvišjih ravni iz Priloge G k tej pogodbi“. (neuradni prevod Komisije).

2.3.4 *Prednostni privez*

(83) Člen 19-ter, odstavek 21, zakona iz leta 2009 je določal, da bi družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar, za zagotovitev ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru njihovih obveznosti javne službe obdržale že dodeljene priveze in prednost pri dodeljevanju novih slotov v skladu s postopki, ki jih določajo organi za pomorstvo, kot je opredeljeno v zakonu št. 84 z dne 28. januarja 1994 in italijanskem pomorskem kodeksu.

2.3.5 *Ukrepi, določeni z zakonom iz leta 2010*

(84) Zakon iz leta 2010 je za podjetja nekdanje skupine Tirrenia določil možnost, da lahko finančna sredstva, ki so že namenjena ([30]) posodobitvi flote, namesto tega začasno uporabijo za financiranje nujnih likvidnostnih potreb. Podjetja nekdanje skupine Tirrenia, ki so izkoristila to možnost, so morala obnoviti ta namenska sredstva, da bi lahko še vedno izvedla potrebne posodobitve svojih ladij. Te posodobitve so bile potrebne zaradi skladnosti z novimi mednarodnimi varnostnimi standardi na podlagi Stockholmskega sporazuma iz leta 1996 ([31]).

(85) Natančneje, v okviru dveh instrumentov ([32]) je bilo rezerviranih 23 750 000 EUR za plačilo posodobitev celotne skupine Tirrenia. Družba Laziomar ni uporabila nobenih sredstev iz teh instrumentov (glej uvodno izjavo 132).

(86) Poleg tega je bilo v členu 1 zakona iz leta 2010 določeno:

(a) prvotne pogodbe se podaljšajo za obdobje od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 31);

(b) člen 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon iz leta 2009, se spremeni tako, da se uvede odstavek 24a. V skladu s tem odstavkom so vsa uradna dejanja in dejavnosti pri izvajanju določb iz odstavkov 1 do 15 zakona iz leta 2009 oproščena davkov. Ti odstavki se nanašajo na liberalizacijo sektorja pomorske kabotaže na podlagi privatizacije skupine Tirrenia, vključno s pripravljalno fazo te privatizacije, tj. prenosom deželnih družb na zadevne dežele;

(c) da se zagotovi neprekinjenost javne storitve in podpre postopek privatizacije družb iz nekdanje skupine Tirrenia, lahko zadevne dežele uporabijo sredstva sklada za premalo izkoriščena območja (it. Fondo Aree Sottoutilizzate, FAS) ([33]) v skladu z direktivo odbora CIPE št. 1/2009 z dne 6. marca 2009 ([34]).

2.4 **Postopek za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609**

(87) Po predhodnih izmenjavah med službami Komisije in Italijo je generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, 19. decembra 2008 Italiji poslal zahtevo za informacije. Ta zahteva je med drugim zajemala pregled poti, na katerih se je takrat opravljala javna storitev, in nalog v okviru javne službe, ki jih je Italija predvidela v predlogih novih pogodb. Italija je bila tudi pozvana, naj predloži več podrobnosti o načrtih privatizacije za skupino Tirrenia.

(88) Italija je v dopisu z dne 28. aprila 2009 predložila podroben odgovor na zahtevo Komisije z dne 19. decembra 2008. V njem je med drugim navedla, da:

(1) je bilo podaljšanje prvotnih pogodb do 31. decembra 2009 potrebno, da se liberalizira sektor pomorske kabotaže v Italiji na podlagi privatizacije skupine Tirrenia;

([30]) Kot je določeno v členu 19, odstavek 13a, zakonskega odloka št. 78/2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 102/2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 102/2009), in v členu 19-ter, odstavek 19, zakona iz leta 2009.

([31]) Ti varnostni standardi so bili nato podrobno opisani v Direktivi Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998, ki je bila prenesena z zakonodajnim odlokom št. 45 z dne 4. februarja 2000, Direktivi 2003/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003, ki je bila prenesena z zakonodajnim odlokom št. 52 z dne 8. marca 2005, in Direktivi 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta, ki je bila prenesena z zakonodajnim odlokom št. 65 z dne 14. marca 2005.

([32]) Vsa sredstva (tj. 7 000 000 EUR), zagotovljena v skladu s členom 19-ter, odstavek 19, zakona iz leta 2009, in 16 750 000 EUR iz sredstev, zagotovljenih na podlagi zakona št. 102/2009.

([33]) Sklad za premalo izkoriščena območja (Fondo Aree Sottoutilizzate) je nacionalni sklad, ki podpira izvajanje italijanske deželne politike. Njegova sredstva so namenjena predvsem deželam, ki so jih italijanski organi opredelili za premalo izkoriščene.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Uradni list Italijanske republike) št. 137 z dne 16. junija 2009.

(2) je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno skupini Tirrenia, potrebno, da se zagotovi ozemeljska povezanost z otoki s pomorskimi povezavami, ki jih zasebni gospodarski subjekti na trgu niso zadovoljivo zagotavljali;

(3) je bil temeljit postopek racionalizacije poti zaključen 10. marca 2009. Pri tem postopku so bili upoštevani ustrezni socialni, zaposlitveni in gospodarski vidiki ter potreba po ohranjanju bistvenih povezav za ozemeljsko kontinuiteto, vključeno pa je bilo tudi posvetovanje s šestimi zadevnimi deželami. S to racionalizacijo bi se zmanjšali neto stroški javne storitve za približno 66 milijonov EUR, odpuščenih pa bi bilo približno 600 članov posadke v celotni skupini Tirrenia. Italija je tudi opozorila, da je racionalizacija leta 2009 dopolnila predhodna prizadevanja (v letih 2004, 2006 in 2008) za zmanjšanje števila storitev, ki jih opravlja skupina Tirrenia;

(4) so bili cilji (i) ohraniti povezave, ki so potrebne, da se zagotovijo ozemeljska kontinuiteta celine z otoki in med otoki ter pravica do zdravja, študija in mobilnosti, (ii) racionalizirati povezave, ki so jih v istem časovnem obdobju zagotavljali zasebni gospodarski subjekti, in sicer v smislu podobne kakovosti in kontinuitete, ter (iii) racionalizirati poletne in visokohitrostne povezave, namenjene le prevozu oseb;

(5) je Italija v dopisu zagotovila pregled poti, na katerih je skupina Tirrenia leta 2008 opravljala storitve, in zmanjšanega števila poti, na katerih bi družbe skupine Tirrenia opravljale storitev leta 2009. Po navedbah Italije bi bile slednje poti podlaga za nove pogodbe, ki naj bi se sklenile z novimi lastniki družb skupine Tirrenia.

(89) Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je 21. decembra 2009 Italiji poslal dopis, v katerem je med drugim ugotovil, da glede na temeljito prenovo sektorja pomorske kabotaže v Italiji in precejšnje socialne učinke, ki bi jih imela privatizacija, če bi bila javna naročila izvedena na podlagi preprostega javnega naročila storitev, je bila oddaja ladjarskih družb, ki so imele take pogodbe, na podlagi javnega naročila – načeloma in izjemoma – sprejemljiva, da se zagotovi skladnost z merilom nediskriminacije med lastniki ladij iz Skupnosti, ki je določeno v Uredbi Sveta (EGS) št. 3577/92 ([35]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o pomorski kabotaži). Komisija opozarja, da uredba o pomorski kabotaži od držav članic ne zahteva, da privatizirajo svoje družbe za pomorski promet, ampak le, da liberalizirajo ta specifični trg.

(90) Komisija je 29. januarja 2010 ([36]) poslala uradni opomin glede napačnega izvajanja uredbe o pomorski kabotaži. V njem je opozorila, da ta uredba zahteva, da kadar koli država članica sklene javna naročila storitev ali naloži obveznosti javne službe, mora to storiti na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Unije. Člen 4, odstavek 3, navedene uredbe določa, da lahko obstoječe pogodbe o gospodarski javni službi veljajo do dneva izteka ustrezne pogodbe. Vendar je Komisija ugotovila, da so družbe skupine Tirrenia po izteku zadevnih javnih naročil storitev (prvotnih pogodb) še naprej opravljale storitve pomorskega prometa. Natančneje naj bi se navedene pogodbe iztekle konec leta 2008, Italija pa jih je večkrat podaljšala. Komisija je zato Italijo pozvala, naj predloži svoje pripombe.

(91) Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je prav tako 29. januarja 2010 odgovoril na dopis Italije z dne 22. januarja 2010. Generalni direktor je poudaril, da se njegov odgovor nanaša le na skladnost z uredbo o pomorski kabotaži, ne pa tudi na vprašanja glede državne pomoči. Glede na to je generalni direktor navedel, da so utemeljitve, predložene v zvezi z nekaterimi potmi, zadostne, da se lahko odpravijo predhodno izraženi dvomi. Generalni direktor je opozoril, da lahko javna naročila storitev zajemajo le poti, na katerih obstaja nedelovanje trga.

(92) Italija je 29. marca 2010 odgovorila na uradni opomin Komisije z dne 29. januarja 2010.

(93) Italija je na *ad hoc* sestanku 10. septembra 2010 Komisijo obvestila, da je bil odložen tudi konkurenčni postopek za pogodbo, ki med drugim vključuje poti v Pontinskem otočju, na katerih je storitve takrat opravljala družba Caremar. Posledično so bile z zakonom št. 163 z dne 1. oktobra 2010 dodatno podaljšane prvotne pogodbe, dokler se ne končata postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 31).

([35]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7).

([36]) Uradni opomin je bil sprejet 28. januarja 2010, Italija pa je bila o njem uradno obveščena šele naslednji dan.

(94) Ob upoštevanju tega razvoja dogodkov je Komisija 24. novembra 2010 poslala dodaten uradni opomin. V njem je Komisija navedla, da:

(a) je bila prvotna konvencija, med drugim za Caremar, podaljšana samodejno in brez vsakega konkurenčnega postopka;

(b) ni bil končan noben konkurenčni postopek, med drugim za družbo Caremar, čeprav so se zadevna javna naročila storitev še naprej izvajala;

(c) si pridržuje svojo pravico do izdaje obrazloženega mnenja, če bo to potrebno (ob upoštevanju morebitnih pripomb Italije).

(95) Komisija je 21. junija 2012 sprejela obrazloženo mnenje v zvezi z zamudo pri privatizaciji treh družb (Caremar, Laziomar in Saremar) nekdanje skupine Tirrenia. Ker so bili postopki za oddajo javnega naročila za preostale tri družbe (Tirrenia, Toremar in Siremar) končani leta 2011 ([37]), navedene družbe niso bile zajete v obrazloženo mnenje. Komisija je opozorila, da Italija več kot tri leta po običajnem izteku zadevnih prvotnih pogodb ni uvedla konkurenčnih postopkov za oddajo javnih naročil storitev za pomorsko kabotažo, ki jo med drugim opravlja družba Laziomar. Te pogodbe so bile podaljšane samodejno in za nedoločen čas, s čimer se je drugim lastnikom ladij Unije preprečilo, da bi konkurirali pri oddaji navedenih naročil.

(96) Italija je 8. avgusta 2012 odgovorila na obrazloženo mnenje in navedla, da so obvestila o javnih naročilih za prodajo družb, ki so jim dodeljena nova javna naročila storitev, objavljena ali bodo objavljena v *Uradnem listu Evropske unije*. Obvestilo o družbi Laziomar je bilo poslano v objavo 1. avgusta 2012.

(97) Družba CLN je 14. januarja 2014 postala novi lastnik družbe Laziomar in sklenila desetletno javno naročilo storitev za povezave s Pontinskim otočjem.

(98) Italija je z dopisom z dne 15. julija 2016 Komisijo obvestila, da je privatizacija vseh družb nekdanje skupine Tirrenia končana. Komisija se je 8. decembra 2016 odločila končati postopek za ugotavljanje kršitev.

3. **RAZLOGI ZA ZAČETEK IN PODALJŠANJE POSTOPKA**

3.1 **Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Laziomar in Italijo** ([38])

3.1.1 *Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči*

(99) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da opredelitev obveznosti javne službe v prvotnih pogodbah z vsemi družbami nekdanje skupine Tirrenia ni bila dovolj jasna in da zato ni mogla dokončno ugotoviti, ali vsebuje očitne napake. Komisija v tej fazi zlasti ni imela celovitega pregleda nad dejanskimi obveznostmi, ki so bile naložene za opravljanje storitev na poteh med drugim v Pontinskem otočju, in sicer v primerjavi s storitvami, ki so jih na nekaterih od teh poti zagotavljali konkurenti.

(100) Komisija je zavzela predhodno stališče, da je drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ([39]) izpolnjen, saj so bila merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, določena vnaprej, zahteve glede preglednosti pa so bile upoštevane. Natančneje, Komisija je opozorila, da so ta merila opisana v prvotnih pogodbah (za nadomestilo za leto 2009) in direktivi odbora CIPE (za nadomestilo od leta 2010 naprej).

([37]) Čeprav se je lastništvo družb Tirrenia, Toremar in Siremar uradno preneslo šele leta 2012.

([38]) V sklepu iz leta 2011 so navedeni razlogi za začetek postopka med drugim v zvezi s pomočjo, izplačano šestim družbam nekdanje skupine Tirrenia na podlagi prvotnih pogodb. Ob sprejetju sklepa iz leta 2011 (5. oktobra 2011) so bile pomorske storitve na poteh na območju Pontinskega otočja ravno prenesene z družbe Caremar na družbo Laziomar (1. junija 2011). Čeprav sklep iz leta 2011 ne vsebuje izrecnega sklica na družbo Laziomar, se predhodna ocena prvotne pogodbe v zvezi z navedenimi potmi, ki jo je izvedla Komisija, nanaša tudi na družbo Laziomar kot novo izvajalko storitev na navedenih poteh.

([39]) Glej sodbo z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415.

(101) Komisiji se je kljub temu zdelo, da tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen in da se je gospodarskim subjektom morda plačalo prekomerno nadomestilo za izvajanje nalog v okviru javne storitve. Komisija je zlasti izrazila pomisleke glede sorazmernosti nadomestila, plačanega družbam nekdanje skupine Tirrenia od leta 2009 naprej, saj obveznosti, naložene tem družbam, niso bile jasno opredeljene. Podobno je dvomila glede tega, ali 6,5-odstotna premija za tveganje, ki se uporablja od leta 2010, izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da se na prvi pogled zdi, da gospodarski subjekti niso prevzemali tveganj, običajno povezanih z opravljanjem takih storitev.

(102) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, ker se prvotne pogodbe niso podaljšale na podlagi oddaje javnega naročila. Nadalje je ugotovila, da ni prejela nobenega dokaza, ki bi podprl trditev, da so gospodarski subjekti zadevne storitve dejansko opravljali z najnižjimi stroški za skupnost.

(103) Komisija je zato v sklepu iz leta 2011 predhodno ugotovila, da nadomestilo za javne storitve, plačano gospodarskim subjektom v obdobju podaljšanja prvotnih pogodb, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Nadalje je menila, da je treba to pomoč obravnavati kot novo pomoč.

3.1.2 *Združljivost*

(104) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo za javne storitve za obdobje 2009–2011 ne spada na področje uporabe odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ([40]) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ([41]). Komisija je zato ta ukrep ocenila neposredno na podlagi člena 106(2) PDEU in ugotovila, da dvomi, da so bili izpolnjeni veljavni pogoji združljivosti.

(105) Komisija je v sklepu iz leta 2012 navedla, da je 31. januarja 2012 začel veljati nov sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena, sestavljen iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([42]) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([43]). Vendar je zavzela predhodno stališče, da se nadomestilo za javne storitve na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb ne more šteti za združljivo z notranjim trgom in za izvzeto iz obveznosti priglasitve v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(106) Z zakonom iz leta 2010 so bile prvotne pogodbe podaljšane od 30. septembra 2010 do konca postopka privatizacije. Zato je bilo nadomestilo, ki ga je družba Laziomar prejemala od 1. junija 2011 do njene privatizacije, mogoče oceniti na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

3.2 **Privatizacija družbe Laziomar**

(107) Komisija je v sklepu iz leta 2012 izrazila dvome, da je bil postopek za oddajo javnega naročila za prodajo družbe Laziomar dovolj pregleden in brezpogojen, da bi se zagotovila prodaja po tržni ceni.

(108) Komisija je menila, da je bilo zaradi nekaterih pogojev, določenih v okviru privatizacije, morda število ponudnikov omejeno in/ali da so ti pogoji vplivali na prodajno ceno. Znova je poudarila svojo ustaljeno prakso glede prodaje sredstev podjetij v državni lasti, ki jo izvede država (ali jo je v tem primeru mogoče pripisati državi): negospodarski razlogi, ki jih zasebni prodajalec ne navede, na primer razlogi, povezani z javnim redom, zahteve glede zaposlovanja ali regionalni razvoj, kažejo na obstoj državne pomoči, če morebitnemu kupcu nalagajo obremenjujoče obveznosti in lahko zato znižajo prodajno ceno.

([40]) Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

([41]) Okvir Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 297, 29.11.2005, str. 4).

([42]) Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

([43]) Sporočilo Komisije: Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve.

(109) Komisija je tudi menila, da so tako imenovane finančne zahteve, kot so bile naložene v razpisu v zvezi z družbo Laziomar, dejansko motile razpis, saj so morebitne ponudnike omejile na obstoječa pomorska podjetja, glede na to, da je bila v obravnavanem primeru sama družba, ki je prejela javno naročilo za storitve, dana v prodajo ([44]).

(110) Komisija je prav tako navedla, da so bile ocenjene tehnične ponudbe, ki so imele precej večjo težo kot gospodarske ponudbe (glej uvodno izjavo 62), ceno delnic pa so določili javni organi.

(111) Komisija je zaradi navedenih razlogov predhodno sklenila, da postopek privatizacije družbe Laziomar ni bil dovolj pregleden in brezpogojen, da bi zagotovil prodajo po tržni ceni in najvišjo ceno delnic. Komisija zato v tej fazi ni mogla izključiti, da je bila kupcu dodeljena gospodarska prednost.

(112) Komisija je na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob objavi sklepa iz leta 2012, menila tudi, da bi bila kakršna koli pomoč, ki bi se morda dodelila med postopkom privatizacije, nezdružljiva.

3.3 **Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Lacij in družbo Laziomar**

3.3.1 *Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark, obstoj pomoči in združljivost*

(113) Komisija je v sklepu iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo, plačano družbi Laziomar, ni izpolnjevalo meril, določenih v sodbi v zadevi Altmark, in je zato pomenilo pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je do te ugotovitve prišla, ker: (i) so bili konkurenti, za katere se je zdelo, da ponujajo podobne storitve, prisotni vsaj na nekaterih poteh, na katerih je storitve opravljala družba Laziomar, in ni bilo na voljo dovolj informacij, na podlagi katerih bi Komisija lahko ugotovila, ali storitev splošnega gospodarskega pomena odraža dejansko potrebo po javnih storitvah, ki je tržne sile same niso mogle zadovoljiti; (ii) se zdi, da je bil zaradi izračuna nadomestila v skladu z direktivo odbora CIPE gospodarskemu subjektu izplačano prekomerno nadomestilo za opravljanje javnih storitev iz istih razlogov, kot so bili navedeni v sklepu iz leta 2011, ter (iii) četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark očitno ni bilo upoštevano, saj je bila javna storitev oddana na podlagi javnega naročila pod pogojem, da bo uspešni ponudnik pridobil celotno družbo Laziomar. Komisija je menila, da če bi bilo javno naročilo storitev oddano brez zahteve glede nakupu, bi to lahko pomenilo nižje stroške za skupnost.

3.3.2 *Združljivost*

(114) V zvezi z združljivostjo nadomestila družbi Laziomar je Komisija ugotovila, da se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 na podlagi informacij, ki so jih predložili italijanski organi, očitno ne uporablja. Komisija v nobenem primeru ni mogla sklepati o uporabi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ker podpisana pogodba v tej fazi ni bila predložena. Komisija ni prejela nobenih informacij (npr. število potnikov, prepeljanih v dveh letih pred pooblastitvijo), da bi preučila preostale pogoje združljivosti iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Komisija je nato ocenila pomoč na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, vendar je ugotovila, da dvomi, da so bili izpolnjeni pogoji združljivosti iz tega okvira, in Italijo pozvala, naj to dokaže.

3.4 **Prednostni privez**

(115) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da je ukrep v primeru, da se za prednostni privez ne plača nadomestilo, regulativna prednost, ki ne vključuje nobenega prenosa državnih sredstev, zato ga ni mogoče šteti za državno pomoč. Če pa se za prednostni privez plača nadomestilo in če družba Laziomar opravlja resnično storitev splošnega gospodarskega pomena in če se ta prednostni privez dodeli samo za poti, ki so zajete v storitev splošnega gospodarskega pomena, je Komisija menila, da ne pomeni dodatne gospodarske prednosti, ker je del opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Komisija je kljub temu pozvala Italijo in tretje strani, naj zagotovijo dodatne informacije o tem ukrepu.

([44]) V povabilu k oddaji ponudbe je bilo določeno, da skupni prihodki morebitnih ponudnikov v sektorju pomorskega prometa v predhodnih treh letih ne smejo biti nižji od 60 milijonov EUR.

(116) Ker je Komisija izrazila dvome o legitimnosti naloge opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena, ni mogla sprejeti sklepa o združljivosti ukrepa, če bi se ta ukrep štel za pomoč.

3.5 **Ukrepi, določeni z zakonom iz leta 2010**

(117) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da so vsi ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010, pomenili državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar. Med njimi so bili: (1) morebitna uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti, (2) davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije in (3) morebitna uporaba sredstev sklada za premalo izkoriščena območja. Komisija je Italijo pozvala, naj pojasni, ali je bil vsak od teh ukrepov potreben za opravljanje javne storitve in na kakšen način.

(118) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da so ti ukrepi verjetno pomenili pomoč za tekoče poslovanje, s katero so se zmanjšali stroški, ki bi jih sicer morale kriti družba Laziomar in druge družbe nekdanje skupine Tirrenia, zato bi bilo treba te ukrepe šteti za nezdružljive z notranjim trgom.

4. **PRIPOMBE ITALIJE**

4.1 **O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju**

(119) Italija je predložila seznam poti (podprt z ustrezno pravno dokumentacijo), na katerih je storitev opravljala najprej družba Caremar in nato družba Laziomar ter za katere veljajo obveznosti javne službe, vključno s pogostostjo glede na sezono in voznimi redi, konkurenčnim okoljem ter razlogi za te obveznosti javne službe.

(120) V zvezi z obstojem resnične storitve splošnega gospodarskega pomena je Italija ugotovila, da so bile navedene obveznosti javne službe določene za ohranitev ozemeljske kontinuitete in povezave celine z otoki ter zagotovitev dobave blaga, vključno s posebnim blagom, ki je potrebno za pravilno delovanje javnih in socialnih služb za otoke. Ta storitev tudi prispeva h gospodarskemu razvoju otokov, vse leto izpolnjuje osnovne potrebe otoških skupnosti po mobilnosti ter zagotavlja spoštovanje ustavne pravice do ozemeljske kontinuitete. ([45])

(121) Kar zadeva konkurenčno okolje, je Italija predložila informacije, ki kažejo, da je družba Laziomar edini gospodarski subjekt, ki opravlja storitev na linijah vse leto, konkurenca na nekaterih poteh pa je prisotna le med visoko sezono. Kljub temu Italija meni, da storitve, ki jo opravlja družba Laziomar, ni mogoče nadomestiti in da tržne sile same ne bi mogle zagotoviti ozemeljske kontinuitete.

4.2 **O privatizaciji družbe Laziomar**

4.2.1 *O prodajni ceni družbe Laziomar*

(122) Po mnenju Italije je privatizacija družbe Laziomar vključevala prenos celotnega osnovnega kapitala družbe prek postopka oddaje javnega naročila, ki ga je sprožila dežela Lacij. Ta postopek je vključeval tudi hkratno pooblastitev za opravljanje javnih storitev pomorskega prometa v Pontinskem otočju za obdobje 10 let, da bi se ohranila ozemeljska kontinuiteta.

(123) Dežela Lacij je naročila neodvisno strokovno oceno (glej uvodni izjavi 66 in 67) za oceno pravnih in gospodarskih vprašanj glede prodaje družbe Laziomar. Po mnenju Italije so v tej oceni jasno in jedrnato določeni postopki, uporabljeni za določitev tržne vrednosti osnovnega kapitala družbe Laziomar.

([45]) Po navedbah Italije je potreba po ozemeljski kontinuiteti pomembna zlasti za otok Ponza, ki leži približno 27 navtičnih milj od mesta Terracina in 36 navtičnih milj od mesta Anzio ter ima manj kot 3 400 prebivalcev. S tega vidika bi bilo treba podobno obravnavati otok Ventotene z manj kot 800 prebivalci.

4.2.2 *O preglednosti in nediskriminatornosti postopka*

(124) Italija poudarja, da so bili postopki izvedeni v skladu s pravnima načeloma preglednosti in nediskriminatornosti. Trdila je, da je vseh sedem strani, sprejetih v naslednjo fazo postopka za oddajo javnega naročila, dobilo pomembne informacije, potrebne za predložitev ponudbe, vključno z razpisno dokumentacijo in prilogami, pogodbo o opravljanju storitev in prilogami ter pogodbo o prenosu delnic in prilogami.

(125) Italija je nadalje navedla, da je dežela Lacij iz povabila k razpisu izključila zahteve glede finančne upravičenosti, na podlagi katerih bi lahko v postopku sodelovale le ladjarske družbe (glej uvodno izjavo 109). Da bi se omogočila čim večja udeležba v razpisu, je povabilo k razpisu tudi izrecno omogočalo sodelovanje ponudnikov v skupini v okviru začasnih skupin ponudnikov, konzorcijev ali EGIZ.

(126) Kar zadeva dvome Komisije glede dejstva, da so imele tehnične ponudbe znatno večjo težo kot gospodarske ponudbe (tj. 70 oziroma 30 točk), se Italija sklicuje na sodbo državnega sveta št. 782/2017 z dne 30. marca 2017 ([46]), v kateri je navedeno, da bi morala pogodbenica pri uporabi tega merila poudariti kvalitativne elemente ponudbe in izbrati merila, ki bodo zagotovila učinkovito konkurenčno primerjavo tehničnih profilov. V ta namen bi morala določiti najvišje število točk, predvideno za gospodarsko ponudbo, za zagotovitev, da ta element ne prevlada nad drugimi.

(127) Po navedbah Italije je bilo torej zaradi različne teže ponudb mogoče dosledno oceniti kvalitativne elemente ponudbe in preprečiti čezmerne popravke cene navzdol, ki bi jih bilo težko ohraniti, ne da bi se zmanjšala kakovost javne storitve. Poleg tega je deželi Lacij omogočilo znatne prihranke stroškov, saj je bilo izbranemu ponudniku oddano naročilo, na podlagi katerega bo za opravljanje javne storitve prejemal nadomestilo, katerega znesek je bil za 10,8 % manjši v primerjavi z osnovno ceno (glej uvodno izjavo 75).

4.3 **O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark**

(128) Italija trdi, da so štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena tako za obdobje 2011–2013 kot za obdobje 2014–2024 iz naslednjih razlogov:

— Komisija v sklepu iz leta 2012 ni nasprotovala prvemu in drugemu merilu iz sodbe v zadevi Altmark;

— v zvezi s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark in dvomi, ki jih je Komisija navedla v sklepu iz leta 2011, da se zdi, da 6,5-odstotna premija za tveganje, določena v direktivi odbora CIPE, ne izraža ustrezne stopnje tveganja (uvodni izjavi 206 in 207), se Italija sklicuje na odločitev Komisije z dne 13. junija 2017 o hitri potniški pomorski povezavi med Messino in Reggiom Calabria, pri kateri ni nasprotovala metodologiji za izračun s fiksno 8-odstotno pričakovano stopnjo plačila ([47]). Zlasti v slednjem primeru je Komisija potrdila, da 8-odstotna stopnja vključuje 6,5-odstotno premijo za tveganje iz direktive odbora CIPE ob upoštevanju dejstva, da naročilo ni vključevalo dodelitve izključnih pravic, in dodatno 1,5-odstotno zvišanje ob upoštevanju kratkega trajanja naročila. Nadalje je Italija v zvezi z novim javnim naročilom storitev navedla, da bi se kakršni koli ukrepi za ponovno vzpostavitev gospodarsko-finančnega ravnovesja lahko uporabili le, če bi se neto prihodki spremenili za več kot 3 %, vsako znižanje, manjše od 3 %, pa bi krila družba Laziomar. Vsako prekomerno nadomestilo se zato poskuša preprečiti; in

— Italija meni, da je izpolnjeno tudi četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark, saj je bilo javno naročilo storitev dodeljeno na podlagi preglednega in konkurenčnega postopka za oddajo javnega naročila, zaradi česar je bilo mogoče izbrati ponudnika, ki lahko opravlja storitve z najnižjimi možnimi stroški. Poleg tega je Italija v zvezi z novim javnim naročilom storitev v svežnju s privatizacijo družbe Laziomar navedla, da ponudbeni znesek za prodajo družbe Laziomar predstavlja le približno 1,4 % skupnega zneska, določenega za javno storitev (tj. celotnega nadomestila v znesku 127 520 740 EUR v desetletnem pogodbenem obdobju). Zato se zdi, da ne vpliva pomembno na rezultat izbora ponudnika glede stroškov storitve.

([46]) Ta sodba je bila izdana na zahtevo ministrstva za infrastrukturo in promet v zvezi z osnutkom zakonodajnega odloka o dopolnilnih in popravnih določbah v zvezi z zakonodajnim odlokom št. 50 z dne 18. aprila 2016 (tj. popravni odlok v zvezi z zakonikom o javnih naročilih).

([47]) SA.42710 SGEI – hitra potniška pomorska povezava med Messino in Reggiom Calabria.

4.4 **O prednostnem privezu**

(129) Italija v zvezi s prednostnim privezom (glej uvodno izjavo 83) trdi, da ga utemeljuje potreba po zagotavljanju javne storitve in da družbi Laziomar ni dodeljena gospodarska prednost, ki bi pomenila tudi izgubo državnih sredstev.

(130) Po navedbah Italije vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez. Italija tudi trdi, da se je ta prednostni privez uporabljal le za poti, na katerih so se opravljale javne storitve, ter da družba Laziomar ni plačevala in ne plačuje nobene dodatne pristojbine za ta prednostni privez, saj bi ji pristanišča zaradi njene naloge opravljanja javne storitve dala na voljo možnost, da prva izbira slote za privez, tudi če ne bi imela uradnega prednostnega priveza.

4.5 **O ukrepih, določenih z zakonom iz leta 2010**

(131) Kar zadeva ukrepe, določene z zakonom iz leta 2010 (glej uvodne izjave 84, 85 in 86), je Italija podobno navedla, da družbi Laziomar niso bila dodeljena sredstva in niti ni imela koristi od teh ukrepov niti jih ne bo imela v prihodnje.

(132) V zvezi s tem Italija trdi, da so bila finančna sredstva, ki so bila družbi Caremar, ki je takrat opravljala dejavnosti na poteh za pomorsko kabotažo v Pontinskem otočju, dodeljena in jih je dejansko uporabila, dodeljena že z zakonom št. 102/2009. Družbi Caremar je bilo dodeljenih 1 410 000 EUR za posodobitev dveh plovil, ki sta bili pozneje brezplačno preneseni na družbo Laziomar (Quirino in Tetide). Navedeno je tudi, da ta sredstva niso bila uporabljena za namene likvidnosti.

(133) V zvezi z davčnimi oprostitvami, povezanimi s postopkom privatizacije, Italija trdi, da se ukrep v zvezi z davkom od dohodkov pravnih oseb ni uporabljal, saj so bili prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar na dežele izvedeni brez plačila. Ker ni bilo nobenega plačila, se člen 86(1), točka (a), zakona o davku od konsolidiranih dohodkov v zvezi s kapitalskimi dobički v primeru prenosov sredstev proti plačilu ne uporablja. V zvezi z DDV je Italija ugotovila, da prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar pomenijo transakcije, ki so v skladu s členom 10(1), odstavek 4, predsedniškega odloka št. 633 z dne 26. oktobra 1972 oproščene plačila DDV. Kar zadeva posredne davke, ki niso DDV, je Italija poudarila, da je bil namen izjeme, določene v zakonu iz leta 2010, upravna poenostavitev. Z vidika obdavčitve se lahko učinki te izjeme obravnavajo kot zanemarljivi in majhni glede na davke, ki se obračunavajo po pavšalni stopnji. Natančneje je povezana s pristojbino za vpis v register (168 EUR na dokument), pristojbinama za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke (vsaka po 168 EUR) in kolkovino (14,62 EUR za štiri strani).

(134) V zvezi s sredstvi Sklada za premalo izkoriščena območja Italija trdi, da družba Laziomar ni imela nobenih koristi od njih. Poleg tega je pojasnila, da se sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja niso uporabila za dodatno nadomestilo za družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar. Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev, ki so bila namenjena plačilu nadomestil za javne storitve za družbe nekdanje skupine Tirrenia, če bi se navedena proračunska sredstva izkazala za nezadostna. Italija ugotavlja, da je člen 1, odstavek 5-ter, zakonskega odloka št. 125/2010 deželam omogočil, da s sredstvi Sklada za premalo izkoriščena območja financirajo (del) rednega nadomestila za javne storitve in s tem zagotovijo neprekinjenost javnih storitev pomorskega prometa. Poleg tega je Italija pojasnila, da je bilo v skladu s členom 26 zakonskega odloka št. 185/2008 skupini Tirrenia namenjenih 65 milijonov EUR za vsako leto v obdobju 2009–2011, 195 milijonov EUR pa je bilo ustrezno črpanih iz sredstev sklada za premalo izkoriščena območja. Navedena sredstva so bila nato prenesena na račun ministrstva za promet, namenjen plačilu nadomestila za javne storitve družbam nekdanje skupine Tirrenia (tj. družbam Tirrenia, Siremar, Caremar (takrat), Toremar in Saremar). Ta ukrep je bil torej povezan le z dodelitvijo sredstev v proračunu Italije za plačilo nadomestil za javne storitve.

4.6 **O pravilih za izračun nadomestila za obdobje 2011–2019 in 6,5-odstotni premiji za tveganje, določeni v direktivi odbora CIPE leta 2010**

(135) Italija trdi, da so se do 14. januarja 2014 v izračunu nadomestila, plačanega družbi Laziomar, uporabljali parametri, določeni v direktivi odbora CIPE. Od 15. januarja 2014 je nadomestilo opredeljeno v javnem naročilu storitev na podlagi metodologije iz direktive odbora CIPE in tudi ob upoštevanju gospodarske ponudbe, ki jo je v okviru postopka za oddajo javnega naročila predložil kupec družbe Laziomar, tj. družba CLN.

(136) Italija je pojasnila, da je bila dejansko sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna z uporabo 6,5-odstotne pavšalne stopnje donosa kapitala, ker je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen. Ta poenostavljen pristop se je uporabljal v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe in se še vedno uporablja v okviru novega javnega naročila storitev z družbo Laziomar.

(137) Italija tudi meni, da se 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala šteje za ustrezno, saj je uporaba mehanizma za ponovno uravnoteženje iz člena 25 pogodbe (glej uvodno izjavo 78) zelo stroga. Poleg tega se ta mehanizem (npr. pregled letne cenovne kapice) ne more uporabiti v primerih, če upravičenec, kot je družba Laziomar, prejema premajhno nadomestilo.

(138) Italija je v preglednici 5 navedla elemente, vključene v izračun premije za tveganje za družbo Laziomar v obdobju 2011–2019:

Preglednica 5

Donosnost vloženega kapitala (ROCI) družbe Laziomar za obdobje 2011–2019

(v tisoč EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Opredmetena in neopredmetena osnovna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zaloge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Potrošniški in komercialni krediti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveznosti iz poslovanja do dobaviteljev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto kapitalski vložek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Donos kapitala (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7 O skladnosti novega javnega naročila storitev s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011

(139) Čeprav Italija meni, da nadomestilo za javne storitve, plačano družbi Laziomar v skladu z novim javnim naročilom storitev, ne pomeni državne pomoči, je tudi navedla, zakaj bi bil ta ukrep skladen s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, če bi šlo za pomoč.

(140) Italija je v odgovoru navedla, da se uporabljata tako odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 kot tudi sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, saj je bila sklenitev novega javnega naročila storitev določena v členu 19-ter zakona iz leta 2009 in odloku dežele Lacij.

(141) Italija je predložila podatke za leti 2012 in 2013, ki kažejo, da povprečno letno število potnikov na nobeni zadevni poti plovbe v dveh proračunskih letih pred letom dodelitve storitve splošnega gospodarskega pomena družbi Laziomar ni preseglo praga 300 000 potnikov, določenega v členu 2(1), točka (d), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 (tj. 240 430 potnikov leta 2012 in 254 167 potnikov leta 2013).

4.8 O skladnosti novega javnega naročila storitev z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011

(142) Italija trdi, da javna storitev, za katero je bila pooblaščena družba Laziomar, pomeni resnično storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi akta o pooblastitvi, tj. javno naročilo storitev, ki vključuje in opisuje vsebino in trajanje obveznosti javne službe, zadevno ozemlje, mehanizem nadomestila ter parametre za izračun nadomestila.

(143) Poleg tega je Italija navedla, da nadomestilo ne presega zneska, ki je nujen za kritje stroškov izpolnjevanja obveznosti javne službe, saj je bil znesek nadomestila določen v okviru postopka za oddajo javnega naročila na podlagi meril iz direktive odbora CIPE, naročilo pa zagotavlja sistem spremljanja za preprečitev prekomernega nadomestila.

(144) Kar zadeva stopnjo donosa, se Italija podobno sklicuje na odločitev Komisije z dne 13. junija 2017 (v zadevi SA.42710) (glej uvodno izjavo 128), v kateri Komisija ni nasprotovala stopnji donosa, višji od 6,5 % (tj. 8 %).

5. **OCENA**

5.1 **Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU**

(145) Člen 107(1) PDEU določa, da „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(146) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za ugotovitev, ali priglašeni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi navedeni pogoji. Za finančno podporo velja:

(a) dodeli jo država članica ali pa se dodeli iz državnih sredstev;

(b) daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivlja konkurenco ali bi lahko izkrivljala konkurenco in

(d) vpliva na trgovino med državami članicami.

(147) Komisija ugotavlja, da je prednostni privez, ki se uporablja samo za javne storitve, neločljivo povezan s tem, da družba Laziomar in njena pridobiteljica, družba CLN, opravljata storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato bo ta ukrep ocenjen skupaj z ustreznim nadomestilom za javne storitve, dodeljenim tema družbama (glej oddelka 5.1.1 in 5.1.2).

(148) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi bilo treba novo javno naročilo storitev med Italijo in družbo Laziomar oceniti skupaj s privatizacijo družbe Laziomar. Taka skupna ocena je ustrezna, saj je Italija v bistvu organizirala razpis za novo javno naročilo storitev, v okviru katerega je moral izbrani ponudnik pridobiti celoten osnovni kapital družbe Laziomar, da bi izpolnjeval obveznosti javne službe, določene v tem javnem naročilu storitev.

5.1.1 *Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Laziomar in Italijo*

5.1.1.1 Državna sredstva

(149) Italija je s prvotno pogodbo, kot je bila podaljšana, pooblastila družbo Laziomar za opravljanje storitev na pomorskih poteh. Prvotna pogodba je bila sklenjena z državo in nadomestilo za javne storitve na podlagi te pogodbe, dodeljeno družbi Laziomar, plačuje država iz svojega proračuna. Zato se nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Laziomar, lahko pripiše državi in se financira iz državnih sredstev.

(150) Komisija ugotavlja, da po navedbah Italije vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez, družba Laziomar pa za prednostni privez ni plačevala nobene dodatne pristojbine. Komisija kljub temu meni, da bi se Italija načeloma lahko odločila naložiti dodatno pristojbino za prednostni privez, a ker tega ni naredila, se je odpovedala državnim dohodkom. Glede na to, da se prednostni privez dodeli na podlagi zakona (glej uvodno izjavo 83), je ta ukrep mogoče pripisati državi.

5.1.1.2 Selektivnost

(151) Da se ukrep opredeli kot državna pomoč, mora biti selektiven. Nadomestilo za javne storitve za opravljanje zadevnih pomorskih storitev je bilo dodeljeno samo družbi Laziomar, zato je selektivno. Ker je bil prednostni privez dodeljen samo družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar, je prav tako selektiven.

5.1.1.3 Gospodarska prednost

(152) Komisija opozarja, da nadomestila za javne storitve, dodeljena družbi, pod nekaterimi strogo opredeljenimi pogoji ne pomenijo gospodarske prednosti.

(153) V sodbi v zadevi Altmark ([48]) je Sodišče namreč presodilo, da je državni ukrep zunaj področja uporabe člena 107(1) PDEU, kadar je treba tak ukrep obravnavati kot nadomestilo za storitve, ki jih opravijo upravičena podjetja za izvajanje obveznosti javne službe, zato da ta podjetja nimajo dejanske finančne prednosti in da jih ukrep ne postavlja v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s podjetji, ki jim konkurirajo.

(154) Vendar je Sodišče tudi pojasnilo, da morajo biti za to, da se v določenem primeru tako nadomestilo za javne storitve ne šteje za državno pomoč, izpolnjena štiri kumulativna merila (v nadaljnjem besedilu: merila iz sodbe v zadevi Altmark), ki so povzeta v nadaljevanju:

— podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

— merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

— nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti (tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

— če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, je treba raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark).

(155) Komisija je pojasnila, kako uporablja merila iz sodbe v zadevi Altmark v svojem Sporočilu o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena) ([49]).

(156) Glede na to, da morajo biti merila iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena kumulativno, bi Komisija zaradi neupoštevanja enega od teh meril ugotovila, da ukrep, ki se ocenjuje, upravičenki zagotavlja gospodarsko prednost. Komisija bo zato najprej ocenila upoštevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(157) Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark določa, da mora biti nadomestilo omejeno na najnižjo raven, ki je potrebna, da se ne bi opredelilo kot državna pomoč. To merilo se šteje za izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za javne storitve izbran v postopku za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati storitve z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

([48]) Glej sodbo z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415.

([49]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

(158) Družba Laziomar za nobeno podaljšanje prvotne pogodbe v obdobju od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014 ni bila izbrana na podlagi postopka za oddajo javnega naročila.. Italija je zgolj podaljševala že veljaven sistem in s tem omogočala uveljavljenemu gospodarskemu subjektu, da še naprej prejema nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe.

(159) Italija tudi ni nikoli obvestila Komisije, da je bila stopnja nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.

(160) Komisija na podlagi tega ugotavlja, da v obravnavanem primeru ni izpolnjeno četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(161) Glede na to, da v obravnavanem primeru štirje pogoji iz sodbe v zadevi Altmark niso kumulativno upoštevani, Komisija ugotavlja, da je nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe družbi Laziomar zagotovilo gospodarsko prednost.

(162) V zvezi s prednostnim privezom Komisija najprej opozarja, da je italijanski organ za konkurenco AGCM vsaj dvakrat izrazil mnenje, da ima ta ukrep gospodarsko vrednost ([50]). Družba Laziomar za prednostni privez kljub temu ne plačuje nobene pristojbine (glej uvodno izjavo 130). Komisija nadalje ugotavlja, da lahko prednostni privez vsaj v teoriji zmanjša stroške gospodarskega subjekta (npr. ker bi zagotovljen privez lahko zmanjšal čakalno dobo v pristaniščih, zaradi česar bi bili stroški goriva manjši) ali poveča njegove prihodke (npr. ker je lahko povpraševanje potnikov pri nekaterih terminih večje). Če prednostni privez omogoča hitrejši pristanek, uporabniki trajektnih storitev morda dejansko raje izberejo trajektnega prevoznika, ki mu je bil dodeljen ta ukrep. Tudi če bi se ti učinki uresničili le v omejenih primerih ali bi bili sorazmerno majhni, bi kljub temu prednostni privez lahko pomenil gospodarsko prednost za družbo Laziomar.

5.1.1.4 Učinek na konkurenco in trgovino

(163) Kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo v trgovini znotraj Unije, je treba slednje obravnavati, kot da je ta pomoč vplivala nanje ([51]). Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco ([52]).

(164) V obravnavani zadevi upravičenka konkurira drugim podjetjem, ki opravljajo storitve pomorskega prometa v Uniji, zlasti od začetka veljavnosti Uredbe Sveta (EGS) št. 4055/86 ([53]) in uredbe o pomorski kabotaži, ki liberalizirata trg mednarodnega pomorskega prometa oziroma pomorske kabotaže. Če je bila družba Laziomar takrat edini gospodarski subjekt na nekaterih poteh, to še ne pomeni, da drugih (mednarodnih) gospodarskih subjektov ne zanima zagotavljanje podobnih storitev pomorskega prometa. Zato nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe lahko vpliva na trgovino Unije in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu. Iz istih razlogov ta ugotovitev velja tudi za prednostni privez.

5.1.1.5 Sklepna ugotovitev

(165) Ker so vsa merila iz člena 107(1) PDEU izpolnjena, Komisija ugotavlja, da nadomestilo za javne storitve, plačano na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, in prednostni privez za poti, na katerih se je opravljala javna storitev, pomenita državno pomoč družbi Laziomar.

([50]) Sklep (EU) 2020/1412, uvodna izjava 265.

([51]) Glej zlasti sodbo Sodišča z dne 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisija, 730/79, EU:C:1980:209, točka 11; sodbo Sodišča z dne 22. novembra 2001, Ferring, C-53/00, EU:C:2001:627, točka 21; sodbo Sodišča z dne 29. aprila 2004, Italija/Komisija, C-372/97, EU:C:2004:234, točka 44.

([52]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, EU:T:1998:77.

([53]) Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami (UL L 378, 31.12.1986, str. 1).

5.1.1.6 Nova ali obstoječa pomoč

(166) Komisija najprej ugotavlja, da nadomestilo, plačano družbi Caremar (takrat) za izpolnjevanje obveznosti javne službe za pomorske storitve do konca leta 2008, ni ocenjeno v tem sklepu. Ocena navedenega nadomestila in tega, ali ga je mogoče šteti za obstoječo pomoč ali ne na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, je predmet ločenega sklepa Komisije ([54]).

(167) V skladu s členom 1, točka (c), Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([55]), nova pomoč pomeni „vso pomoč, to je sheme pomoči in individualno pomoč, ki ni veljavna pomoč, vključno s spremembami veljavne pomoči“. Poleg tega člen 108(3) PDEU določa, da je treba načrte za dodelitev ali spremembo obstoječe pomoči pravočasno priglasiti Komisiji in da se ne smejo izvesti, dokler v tem postopku ni sprejet dokončen sklep ([56]). V skladu s stališčem sodišč Unije ([57]) Komisija meni, da sprememba (tj. podaljšanje) trajanja sheme pomoči, ki je imela jasen rok izteka (tj. 31. december 2008), zadostuje, da to pomeni novo pomoč, ne glede na to, ali so se druge značilnosti ukrepa spremenile ali ne.

(168) Zaradi navedenih razlogov Komisija meni, da bi bilo treba ne glede na to, ali bi se nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar (takrat) do konca leta 2008, štelo za obstoječo pomoč ([58]), nadomestilo za javne storitve, plačano družbi Laziomar na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, šteti za novo pomoč. Ta sklep velja tudi za prednostni privez.

5.1.2 *Oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar*

(169) Da bi Komisija lahko ugotovila, ali oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar pomeni prednost za družbo Laziomar in njeno pridobiteljico v smislu člena 107(1) PDEU, mora oceniti upoštevanje meril iz sodbe v zadevi Altmark (glej uvodno izjavo 154).

5.1.2.1 Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(170) Komisija opozarja, da ni enotne in natančne opredelitve storitve, ki lahko pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s pravom Unije, bodisi v smislu prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark bodisi v smislu člena 106(2) PDEU ([59]). V odstavku 46 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je navedeno:

„Ker ni posebnih pravil na ravni Unije, ki bi opredeljevala obseg za obstoj storitve splošnega gospodarskega pomena, imajo države članice visoko stopnjo diskrecije pri uvrščanju storitev med storitve splošnega gospodarskega pomena in dodeljevanju nadomestil izvajalcem zadevnih storitev. Pristojnost Komisije na tem področju je omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako pri uvrščanju storitve med storitve splošnega gospodarskega pomena, in na ocenjevanje, ali gre pri dodelitvi nadomestila za državno pomoč. Če obstajajo specifična pravila Unije, mora država članica pri izvajanju diskrecijske pravice upoštevati tudi ta pravila, kar pa ne vpliva na dolžnost Komisije, da opravi oceno, ali je bila storitev splošnega gospodarskega pomena za namene nadzora državne pomoči pravilno uvrščena.“

(171) Nacionalni organi torej lahko zavzamejo stališče, da so določene storitve v splošnem interesu in jih je treba opravljati v okviru obveznosti javne službe, da se zagotovi zaščita javnega interesa, kadar tržne sile ne morejo zagotoviti, da se opravljajo na zahtevani ravni ali pod zahtevanimi pogoji.

(172) Na področju kabotaže so podrobna pravila na ravni Unije, ki urejajo obveznosti javne službe, določena v uredbi o pomorski kabotaži, za preučitev morebitne državne pomoči podjetjem, ki delujejo v pomorskem prometu, pa v Smernicah Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: smernice o pomorskem prometu) ([60]).

([54]) Sklep (EU) 2020/1411.
([55]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).
([56]) Sodba Sodišča z dne 26. oktobra 2016, DEI in Komisija/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, EU:C:2016:797, točka 45.
([57]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 6. marca 2002, Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava in drugi/Komisija, združene zadeve T-127/99, T-129/99 in T-148/99, EU:T:2002:59, točka 175.
([58]) Sklep (EU) 2020/1411.
([59]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi/Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, točka 96. Glej tudi sklepni predlog generalnega pravobranilca Tizziana v zadevi C-53/00, Ferring, EU:C:2001:253, in sklepni predlog generalnega pravobranilca Jacobsa v zadevi C-126/01, GEMO, EU:C:2002:273.
([60]) Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (UL C 13, 17.1.2004, str. 3).

(173) Člen 4(1) uredbe o pomorski kabotaži določa:

> „Država članica lahko sklene pogodbe o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe kot pogoj za zagotavljanje pomorske kabotaže ladijskim prevoznikom, ki sodelujejo v rednih prevozih na otoke, z otokov in med otoki. Kadar koli država članica sklene pogodbo o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe, to stori na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Skupnosti."

(174) Člen 2(3) uredbe o pomorski kabotaži določa, da lahko pogodba o izvajanju gospodarske javne službe pokriva: prevoze, ki izpolnjujejo dogovorjene standarde o neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti; dodatne prevozne storitve; prevoze po natančno določenih tarifah in v določenih pogojih, zlasti za nekatere kategorije potnikov ali na nekaterih progah, ter prilagoditev prevozov dejanskim zahtevam.

(175) V skladu z oddelkom 9 smernic o pomorskem prometu se lahko naložijo obveznosti javne službe ali dodelijo javna naročila storitev, in sicer za storitve iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92, tj. redne prevoze na otoke, z otokov in med njimi.

(176) Iz uveljavljene sodne prakse izhaja, da se obveznosti javne službe lahko naložijo le, če to upravičuje potreba po zagotavljanju ustreznih rednih storitev pomorskega prometa, ki jih ni mogoče zagotoviti zgolj s tržnimi silami ([61]). Sporočilo o razlagi uredbe o pomorski kabotaži potrjuje, da so ([62]) „[d]ržave članice (vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, kjer je to primerno) […] tiste, ki določijo, za katere povezave so potrebne obveznosti gospodarske javne službe, in ne ladjarji. Zlasti se lahko obveznosti gospodarske javne službe predvidijo za stalne (redne) otoške storitve kabotaže v primeru, ko trg ne zagotovi ustreznih storitev." Poleg tega so v členu 2(4) uredbe o pomorski kabotaži obveznosti javne službe opredeljene kot „obveznosti, ki jih ladjar […] ne bi prevzel ali jih ne bi prevzel v enaki meri ali enakih pogojih, če bi upošteval svoje trgovinske interese".

(177) Komisija bo za preverjanje, ali obstaja dejanska potreba po javnih storitvah in ali je bila potrebna in sorazmerna, ter torej tudi, ali je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe Altmark, v skladu s sodno prakso ([63]) ocenila, ali:

(1) je obstajalo **povpraševanje uporabnikov**;

(2) ali udeleženci na trgu temu povpraševanju niso mogli zadostiti, ker javni organi niso naložili take obveznosti (**obstoj nedelovanja trga**);

(3) ali uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala, da se tako pomanjkanje odpravi (**najmanj škodljiv pristop**).

(1) **Povpraševanje uporabnikov**

(178) V tej zadevi je bila družba Laziomar pooblaščena za zagotavljanje potniških, mešanih in tovornih storitev na več poteh, navedenih v preglednici 9. Obveznosti javne službe, naložene družbi Laziomar, so se nanašale na pristanišča, v katerih se opravljajo storitve, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim povezavam, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev, pogostost storitev in najvišje prevoznine, ki se plačajo.

(179) Kot je opisano v uvodni izjavi 120, je Italija naložila obveznosti javne službe, določene v novi pogodbi, predvsem zaradi (i) zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter (ii) prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija meni, da sta to dejansko legitimna cilja v javnem interesu.

([61]) Glej sodbo Sodišča z dne 20. februarja 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) in drugi/Administración General del Estado, C-205/99, EU:C:2001:107.

([62]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o posodobitvi in izboljšanju sporočila o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža), Bruselj, COM(2014) 232 final z dne 22. aprila 2014.

([63]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 1. marca 2017, SNCM/Komisija, T-454/13, EU:T:2017:134, točki 130 in 134.

(180) V preteklosti cilji, za katere si prizadeva Italija, niso bili doseženi samo z medsebojnim delovanjem tržnih sil. Dejansko je bila ustreznost teh storitev tradicionalno zagotovljena z obveznostmi javne službe, ki so bile v ta namen naložene družbam nekdanje skupine Tirrenia in določene v prvotnih pogodbah. Komisija pravzaprav ugotavlja, da se storitve na zadevnih poteh opravljajo večinoma brez sprememb že več let, tj. vsaj od začetka veljavnosti prve pogodbe. Italija in zlasti zadevni regionalni organi so menili, da so bile te storitve potrebne (in da bodo potrebne tudi v prihodnje), da se zadosti povpraševanju uporabnikov.

(181) Kar zadeva poti, namenjene le tovornim storitvam (tj. liniji T3 in T4), Komisija opozarja, da je Splošno sodišče že ugotovilo ([64]), da zadevna storitev za to, da bi se lahko opredelila kot storitev splošnega gospodarskega pomena, ni nujno univerzalna storitev v ožjem pomenu. Univerzalna storitev dejansko ne pomeni, da se mora zadevna storitev odzivati na potrebe, ki so skupne celotnemu prebivalstvu, ali da se mora izvajati na celotnem ozemlju ([65]), ampak da je v interesu celotne družbe. Poleg tega Komisija meni, da zakonodaja Unije državam članicam ne preprečuje, da bi v okviru uresničevanja svoje diskrecijske pravice utemeljeno uvrstile nekatere storitve pomorskega tovornega prometa na oddaljena območja in z njih med storitve splošnega gospodarskega pomena, če so upoštevana načela iz uredbe o pomorski kabotaži.

(182) Italija je pojasnila, da so potrebe po javni storitvi povezane s posebnimi geografskimi in socialno-ekonomskimi značilnostmi otokov v Pontinskem otočju. Člen 1 javnega naročila storitev določa, da so storitve, ki so bile oddane družbi Laziomar, „[…] nujne za ohranjanje ozemeljske kontinuitete, da bi se zagotovila dobava blaga, vključno s posebnim blagom, ki je potrebno za pravilno delovanje javnih in socialnih služb za Pontinske otoke […]“. Kar zadeva otok Ponza, so ozemeljska kontinuiteta ter dobava blaga in posebnega blaga nujni zaradi oddaljenosti otoka od celine (približno 27 navtičnih milj od mesta Terracina) in njegovega majhnega števila prebivalcev (približno 3 500). Podobno velja za otok Ventotene (približno 31 navtičnih milj od mesta Terracina in približno 800 prebivalcev). Pogostost zadevnih tovornih storitev vse leto zagotavlja, da so prebivalci in družbe na teh otokih ustrezno oskrbovani tudi v nizki sezoni, ko je povpraševanje turistov manjše. Poleg tega te storitve s prevozom blaga in posebnega blaga (npr. nevarnega blaga, trdnih komunalnih odpadkov) s celine in na celino prispevajo tudi h gospodarskemu razvoju teh dveh otokov.

(183) Kar zadeva potniške in mešane storitve, je Italija za ponazoritev dejanskega povpraševanja predložila zbirne statistične podatke, ki kažejo, da je družba Laziomar leta 2012 na poteh, kjer je opravljala javno storitev, skupaj prepeljala 240 430 potnikov in 13 228 vozil v zadevnih časovnih obdobjih, zajetih v obveznosti javne službe. Številke za leto 2013 so bile večje (tj. 254 167 potnikov in 16 927 vozil). To kaže, da je bilo v dveh letih, preden je bila družba Laziomar pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe, na zadevnih poteh skupaj veliko povpraševanja po storitvah pomorskega prometa (za podrobne statistične podatke po posameznih poteh za obdobje 2011–2013 glej uvodno izjavo 291).

(184) Da bi dodatno dokazali, da je bilo povpraševanje uporabnikov še naprej prisotno, ko je družba Laziomar začela opravljati storitve na podlagi novega javnega naročila storitev na vseh poteh, je Italija predložila tudi zbirne statistične podatke do konca leta 2019 (glej preglednice 6, 7 in 8). Ti potrjujejo, da je bilo povpraševanje uporabnikov še naprej prisotno, pri čemer je bilo nekaj manjših odstopanj navzgor ali navzdol. Iz analize statističnih podatkov po posameznih poteh za vsako leto do konca leta 2019 nikakor ni bilo razvidno, da uporabniki ne bi več povpraševali po storitvah na posameznih poteh.

Preglednica 6

Statistični podatki o potnikih za obdobje 2014–2019

Leto	Linija T1	Linija T2	Linija T3	Linija T4	Linija A1	Linija A2	Linija A3	Skupno št. potnikov
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]) Glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi/Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, točka 186.

([65]) Glej sodbo Sodišča z dne 11. aprila 1989, Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, EU:C:1989:140, točka 55; sodbo Sodišča z dne 18. junija 1998, Corsica Ferries France, C-266/96 EU:C:1998:306, točka 45; sodbo Sodišča prve stopnje z dne 15. junija 2005, Fred Olsen/Komisija, T-17/02, EU:T:2005:218, točka 186 in naslednje.

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

Preglednica 7

Statistični podatki o vozilih za obdobje 2014–2019

Leto	Linija T1	Linija T2	Linija T3	Linija T4	Linija A1	Linija A2	Linija A3	Skupno št. Vozil [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] Plovila, ki se uporabljajo na linijah T4, A1, A2 in A3, ne morejo prevažati vozil.

Preglednica 8

Prevoz tovora v dolžinskih metrih za obdobje 2014–2019 [66]

Leto	Linija T3	Linija T4	Skupno št. dolžinskih 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) Komisija meni, da je iz navedenih statističnih podatkov jasno razvidno, da obstaja dejansko povpraševanje po potniških, mešanih in tovornih storitvah na vsaki od zadevnih poti, na katerih se opravlja javna storitev. Zato se lahko ugotovi, da te storitve obravnavajo dejanske potrebe javnosti in zadoščajo dejanskemu povpraševanju uporabnikov.

(2) **Obstoj nedelovanja trga**

(186) V skladu z odstavkom 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena „ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica“ [67]. Zato mora Komisija preučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno zgolj tržnim

[66] Čeprav se prevoz tovora opravlja na večini linij, ta sklep vsebuje podrobne informacije le o tovoru, ki se prevaža na linijah T3 in T4, saj sta ti liniji v okviru javnega naročila storitve opredeljeni kot tovorni poti za prevoz blaga in posebnega blaga.

[67] Glej sodbo Sodišča z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi, C-205/99, EU:C:2001:107, točka 71.

silam, in sicer ob upoštevanju zahtev javne službe, ki jih je na podlagi novega javnega naročila storitev naložila država članica. V odstavku 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(187) Komisija ugotavlja, da so v obdobju do sklenitve novega javnega naročila storitev z družbo Laziomar drugi gospodarski subjekti zagotavljali trajektne storitve na nekaterih poteh, zajetih v novem javnem naročilu storitev, čeprav ne nujno vse leto, enako pogosto in enako vrsto storitve. Na podlagi konkurenčnih razmer do datuma pooblastitve 15. januarja 2014 bo Komisija za vsako od zadevnih poti ocenila, ali so storitve, ki so jih zagotavljali drugi gospodarski subjekti, enakovredne storitvam, ki jih mora na podlagi novega javnega naročila storitev opravljati družba Laziomar.

(188) V preglednici 9 je prikazan konkurenčni položaj na vseh poteh, na katerih je družba Laziomar opravljala storitve v času, ko je bil izdan akt o pooblastitvi:

Preglednica 9

Konkurenčne razmere na poteh, na katerih opravlja storitve družba Laziomar

Pot	Laziomar (plovbe vse leto)	Konkurenti
Formia–Ponza (**linija T1**)	mešana storitev (potniki, vozila in blago)	jih ni
Formia–Ventotene (**linija T2**)	mešana storitev (potniki, vozila in blago)	jih ni
Terracina–Ponza (**linija T3**) – nova pot	tovorna in mešana storitev s povprečno: — štirimi plovbami (na teden) od januarja do marca in od oktobra do decembra – samo tovorna storitev — štirimi plovbami (na teden) v aprilu in septembru – samo tovorna storitev in s štirimi plovbami (na teden) – mešana storitev — petimi plovbami (na teden) od maja do avgusta – samo tovorna storitev in s petimi plovbami (na teden) – mešana storitev	Navigazione Libera del Golfo (v nadaljnjem besedilu: družba **NLG**), samo potniška storitev s povprečno: — tremi plovbami (na teden) v aprilu in maju ter septembru in oktobru — eno do dvema plovbama (na dan) od junija do avgusta
Terracina–Ventotene (**linija T4**) – nova pot	tovorna storitev s povprečno: — eno plovbo (na teden) od januarja do marca in od oktobra do decembra — dvema plovbama (na teden) v aprilu in septembru — petimi plovbami (na teden) od maja do avgusta	**NLG** samo potniška storitev (kot podaljšek **linije T3**) z le eno plovbo na teden v juliju in avgustu
Anzio–Ponza (**linija A1**)	potniška storitev (hidrogliser) z eno plovbo na dan ter dvema ob petkih, vikendih in državnih praznikih od junija do septembra	**Vetor**, potniška storitev s povprečno: — dvema do tremi plovbami ob delavnikih in štirimi do petimi plovbami ob vikendih (na dan – glej uvodno izjavo 192) v juniju in juliju — tremi do štirimi plovbami ob delavnikih in štirimi do petimi plovbami ob vikendih (na dan) v avgustu — eno plovbo (na dan – glej uvodno izjavo 192) v septembru

Formia–Ponza (**linija A2**)	potniška storitev (hidrogliser)	jih ni
Formia–Ventotene (**linija A3**)	potniška storitev (hidrogliser)	jih ni

(189) Komisija meni, kot je jasno prikazano v preglednici 9, da storitve, ki jih zagotavlja družba Laziomar, niso zamenljive s storitvami, ki jih zagotavljajo drugi konkurenti, saj slednji ne izpolnjujejo ali ne izpolnjujejo v celoti obveznosti javne službe, določenih z novim javnim naročilom storitev, ki je bilo oddano družbi Laziomar. Ob upoštevanju navedenega na štirih od sedmih poti ni drugega gospodarskega subjekta, razen družbe Laziomar, ki zagotavlja storitev (linije T1, T2, A2 in A3). Zato so obveznosti javne službe, določene v pogodbi z družbo Laziomar za opravljanje storitev na navedenih poteh, utemeljene z dejansko javno potrebo po zagotavljanju ozemeljske kontinuitete, saj je trg ne more zagotoviti sam.

(190) Kar zadeva poti, na katerih storitev zagotavljajo tudi drugi gospodarski subjekti (linije T3, T4 in A1), Komisija meni, da se vrsta, pogostost, zmogljivost in cena zagotovljenih storitev močno razlikujejo iz razlogov, podrobno opisanih v naslednjih odstavkih.

(191) Na linijah T3 in T4 družba Laziomar pluje neprekinjeno vse leto, medtem ko drug gospodarski subjekt, tj. družba NLG, ne zagotavlja te neprekinjene storitve vse leto niti je ne zagotavlja enako pogosto kot družba Laziomar. Poleg tega družba Laziomar zagotavlja tovorne in mešane storitve (linija T3) ter samo tovorne storitve (linija T4), pri čemer uporablja plovilo, ki lahko prevaža tovor, vozila in do 400 potnikov, družba NLG pa uporablja visokohitrostno plovilo, namenjeno izključno prevozu potnikov. Nazadnje, gospodarska subjekta zagotavljata storitev po zelo različnih cenah. Na liniji T3, na kateri oba gospodarska subjekta opravljata prevoz potnikov (za razliko od linije T4, na kateri družba Laziomar opravlja tovorno storitev), je cena, ki jo zaračunava družba NLG, usmerjena v turistični sektor (npr. cena enosmerne vozovnice za odrasle stane od 24 do 26 EUR, za otroke do 12 leta starosti pa od 13 do 15 EUR). Po drugi strani za storitev družbe Laziomar veljajo obveznosti javne službe glede prevoznine (npr. enosmerna vozovnica za odrasle stane 10 EUR, za otroke do 12 leta starosti pa 5 EUR), pri čemer se za prebivalce in dnevne migrante uporabljajo socialne cene vozovnic (enosmerna vozovnica stane približno 3,50 EUR). Zato brez storitve družbe Laziomar na navedenih poteh potrebi po javni storitvi, tj. redni povezljivosti zadevnega otoka s celino, ne bi bilo zadoščeno, saj družba NLG ne bi mogla v celotnem pogodbenem obdobju zagotoviti enakih storitev in pod enakimi pogoji kot družba Laziomar.

(192) Na liniji A1 tako družba Laziomar kot tudi njen konkurent, družba Vetor, opravljata potniško storitev le v poletni sezoni (od junija do septembra). Vendar je Italija predložila informacije, ki kažejo, da je storitev družbe Vetor usmerjena predvsem v turistični sektor in se opravlja pod tržnimi pogoji. Čeprav se glede na vozni red iz leta 2013 (tj. leto pred izdajo akta o pooblastitvi družbe Laziomar), kot je prikazan v preglednici 9, zdi, da je družba Vetor plula pogosteje kot družba Laziomar, Komisija ugotavlja, da se storitev dejansko ni zagotavljala neprekinjeno vsak dan. Natančneje, storitev se ni izvajala 4., 5., 11. in 12. junija 2013 ter od 10. do 12. in od 16. do 20. septembra 2013. Informacije, ki jih je predložila Italija, za naslednja leta obdobja pooblastitve kažejo, da storitev, ki jo je opravljala družba Vetor, tudi ni zagotavljala dnevne povezljivosti na tej poti. Družba Vetor na primer leta 2018 ni opravljala storitve 5. in 6. junija ter od 17. do 20. septembra. Pogostost storitve družbe Vetor se torej na splošno vsak mesec razlikuje.

(193) Poleg tega se za družbo Laziomar v okviru javnega naročila storitev uporabljajo obveznosti javne službe glede neprekinjenosti in kakovosti. Ob upoštevanju tega se družbi Laziomar naložijo ustrezno znižanje pristojbine in kazni, če brez utemeljenega razloga ne zagotovi plovbe. Poleg tega obveznost glede kakovosti pomeni, da mora družba Laziomar izpolnjevati natančne minimalne standarde med drugim v zvezi z zanesljivostjo, higienskimi razmerami in udobjem potovanja. Družbi Vetor, za katero ne veljajo obveznosti javne službe, pa pri zagotavljanju storitve ni treba dosegati standardov visoke kakovosti. Kar zadeva zmogljivost prevoza, lahko plovilo družbe Laziomar sprejme največ 300 potnikov, hidrogliser družbe Vetor pa približno 150 potnikov.

(194) Nazadnje, gospodarska subjekta zagotavljata storitev po zelo različnih cenah. Cena, ki jo zaračunava družba Vetor, je usmerjena predvsem v turistični sektor (npr. enosmerna vozovnica za odrasle stane 36 EUR ob delavnikih in 46 EUR ob vikendih, za otroke do 12. leta starosti pa 18 EUR), pri čemer vozovnica za prebivalce stane 23 EUR. Družba Vetor lahko tudi samovoljno določi ceno vozovnic in jo prilagodi izključno na tržni osnovi. Po drugi strani za storitev družbe Laziomar veljajo obveznosti javne službe glede prevoznine (npr. enosmerna vozovnica za odrasle stane 23,40 EUR, za otroke do 12. leta starosti pa 11,70 EUR), pri čemer se za prebivalce in dnevne migrante

uporabljajo socialne cene vozovnic (npr. enosmerna vozovnica stane le 7 EUR). Zato brez storitve družbe Laziomar na zadevni poti potrebi po javni storitvi, tj. redni povezljivosti zadevnega otoka s celino po dostopnih cenah, ne bi bilo zadoščeno, saj družba Vetor ne bi mogla v celotnem pogodbenem obdobju zagotoviti enakih storitev in pod enakimi pogoji kot družba Laziomar.

(195) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da na datum pooblastitve družbe Laziomar zgolj tržne sile niso bile dovolj za izpolnitev potreb po javni storitvi. Družba Laziomar je bila dejansko edini gospodarski subjekt na več poteh, na drugih poteh pa storitve, ki so jih konkurenti opravljali v Pontinskem otočju, niso bile enakovredne v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in cene, zato niso v celoti zadostile potrebam po javni storitvi, opredeljenih v novem javnem naročilu storitev z družbo Laziomar.

(3) **Najmanj škodljiv pristop**

(196) Komisija ugotavlja, da se je Italija odločila, da bo raje sklenila javno naročilo storitev z enim gospodarskim subjektom (družbo Laziomar), kot da bi naložila obveznosti javne službe vsem gospodarskim subjektom, ki so izrazili interes za opravljanje storitev na zadevnih poteh. Na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, se Komisija strinja, da povpraševanju uporabnikov ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe (glej uvodno izjavo 180). Družba Laziomar je namreč na več poteh edini gospodarski subjekt, na poteh, kjer ni, pa ponudba, ki jo zagotavljajo drugi gospodarski subjekti, ne izpolnjuje (vseh) zahtev glede rednosti, neprekinjenosti, zmogljivosti in cene. Poleg tega se z opravljanjem storitev na večini poti zlasti v nizki sezoni ustvarja izguba, zato se brez nadomestila za javne storitve sploh ne bi opravljale. Komisija je prav tako seznanjena s trditvijo Italije, da je bila odločitev za javno naročilo storitev potrebna tudi zaradi privatizacije družbe Laziomar. Natančneje, Italija trdi, da je oddaja družbe Laziomar na podlagi javnega naročila storitev skupaj z novo pogodbo omogočila, (i) da se je zagotovila neprekinjenost pomorske javne storitve in (ii) da se je povečala vrednost za državo. Zaradi teh razlogov se je Komisija strinjala (glej uvodno izjavo 89), da Italija odda dejavnosti družbe Laziomar na podlagi javnega naročila storitev skupaj z novo pogodbo. S tem je Komisija tudi priznala, kar v tem sklepu znova priznava, da se Italija ni mogla zanašati na obveznosti javne službe, ki bi veljale za vse gospodarske subjekte, ampak da je raje sklenila javno naročilo storitev samo z družbo Laziomar.

Sklepna ugotovitev

(197) Na podlagi navedene ocene Komisija ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za katere je pooblastila družbo Laziomar, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena. Pomisleki, ki jih je Komisija izrazila v sklepu iz leta 2012, so torej odpravljeni.

(198) Da bi Komisija ugotovila, ali je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark, mora še vedno preveriti, ali je bila družba Laziomar pooblaščena za obveznosti javne službe, ki so bile jasno opredeljene. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so obveznosti javne službe jasno opisane v novem javnem naročilu storitev in njegovih prilogah (ki na primer vključujejo specifikacije ladij za vsako pot). Pravila, ki urejajo nadomestilo, so podobno podrobno opisana v novem javnem naročilu storitev, zakonu iz leta 2009 in direktivi odbora CIPE. V novem javnem naročilu storitev je tudi jasno določeno njeno trajanje (10 let), družba Laziomar je opredeljena kot izvajalec javne storitve ter navedene so ureditve za preprečevanje in vračilo morebitnega prekomernega nadomestila (glej tudi uvodno izjavo 215). Komisija zato ugotavlja, da je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

Prednostni privez

(199) Člen 19-ter, odstavek 21, zakona iz leta 2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar. Če družbe, ki so pooblaščene za izvajanje obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi (včasih) dejansko morda morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za državljane. Redni vozni redi so dejansko potrebni za izpolnjevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Glede na to, da so v novem javnem naročilu storitev navedene posebne obveznosti glede voznih redov za odhode na poteh, na katerih se opravlja javna storitev, prednostni privez prispeva k zagotavljanju, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe. Glede na navedeno Komisija meni, da se je ta ukrep družbi Laziomar dodelil, da bi lahko izvajala obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 197). Poleg tega je Italija potrdila, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev. Zato je prednostni privez tudi skladen s prvim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

5.1.2.2 Drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(200) Komisija želi spomniti, da je v sklepu iz leta 2012 (glej odstavek 205 Sklepa) zavzela predhodno stališče, da je drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno.

(201) Ob upoštevanju tega Komisija ugotavlja, da so bila merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, določena vnaprej in da upoštevajo zahteve po preglednosti v skladu z drugim merilom iz sodbe Altmark.

(202) Natančneje, merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, so podrobno pojasnjena v direktivi odbora CIPE in so bila uporabljena v novem javnem naročilu storitev (in prilogah k temu naročilu), najvišji zneski nadomestil pa so določeni v zakonu iz leta 2009. Metoda izračuna nadomestila, vključno na primer z upoštevanimi stroškovnimi elementi, je podrobno opisana v direktivi odbora CIPE. Ker prednostni privez ne pomeni finančnega nadomestila za družbo Laziomar, Komisija meni, da je ta ukrep skladen z drugim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

(203) Komisija zato ugotavlja, da je drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno.

5.1.2.3 Tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(204) V skladu s tretjim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark nadomestilo, prejeto za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti.

(205) Vendar v sodbi v zadevi Altmark razumen dobiček ni natančno opredeljen. V skladu s sporočilom o storitvah splošnega gospodarskega pomena razumen dobiček pomeni stopnjo donosa kapitala, ki bi jo v celotnem obdobju pooblastitve potrebovalo povprečno podjetje, ki razmišlja o tem, ali naj opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, pri čemer bi upoštevalo stopnjo tveganja. Stopnja tveganja je odvisna od zadevnega sektorja, vrste storitve in značilnosti mehanizma nadomestila.

(206) Komisija je v sklepu iz leta 2012 izrazila pomisleke glede sorazmernosti nadomestila, plačanega družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar, od leta 2014. Kar zadeva nadomestilo, plačano od leta 2010, je Komisija zlasti zavzela predhodno stališče, da 6,5-odstotna fiksna premija za tveganje ni izražala ustrezne stopnje tveganja ob upoštevanju dejstva, da družba Laziomar na prvi pogled ne prevzema tveganj, običajno povezanih z opravljanjem takih storitev. Natančneje, stroškovni elementi za namene izračuna nadomestila vključujejo vse stroške, povezane z zagotavljanjem storitve, upoštevane pa so tudi na primer spremembe v stroških goriva. Komisija je zato v tej fazi menila, da je družba Laziomar morda prejela prekomerno nadomestilo.

(207) Komisija ugotavlja, da se zdi, da nekateri vidiki metode izračuna nadomestila, kot je določeno v novem javnem naročilu storitev, dejansko zmanjšujejo komercialno tveganje družbe Laziomar. Zlasti se najvišje prevoznine, ki jih lahko zaračunava družba Laziomar, vsako leto prilagodijo tako, da upoštevajo inflacijo in izražajo spremembe indeksa cen življenjskih potrebščin. Novo javno naročilo storitev vsebuje tudi nekatere določbe (glej uvodno izjavo 78), katerih namen je ohraniti gospodarsko-finančno ravnovesje javne storitve. Če nadomestilo za javne storitve ne bi zadostovalo za kritje stroškov storitev, za katere je bilo izdano pooblastilo na podlagi novega javnega naročila storitev, te odločbe omogočajo predvsem pregled (i) sistema tarif, (ii) ravni ponujenih javnih storitev, (iii) stopnje letnih cenovnih kapic in (iv) kapitalskih sredstev za naložbe.

(208) V skladu s členom 25 pogodbe lahko družba Laziomar v primeru neskladja v svojem gospodarsko-finančnem ravnovesju zahteva ponovno uravnoteženje s predložitvijo predloga deželi Lacij. Ta predlog se nato predloži tehničnemu odboru, odgovornemu za upravljanje naročila.

(209) Čeprav se zdi, da ti zaščitni ukrepi zmanjšujejo komercialno tveganje, ki ga ima družba Laziomar, Komisija meni, da je podjetje še vedno izpostavljeno tveganju, da nadomestilo morda ne bo zadostovalo za kritje stroškov opravljanja storitve. Predlog za ponovno uravnoteženje morda ne bo vedno sprejet, saj dežela Lacij vsebinsko odloča in sprejme sklep po pridobitvi mnenja tehničnega odbora v 90 dneh od datuma predložitve zahteve družbe Laziomar. Dokler sklep ni sprejet, mora družba Laziomar še naprej nespremenjeno opravljati javno storitev. Kot je navedla Italija, je uporaba tega mehanizma dejansko težka in zelo stroga, zato družba Laziomar te možnosti do zdaj še ni uporabila.

(210) Poleg tega Komisija ugotavlja, da se prispevek za ponovno uravnoteženje ne uporablja za vse kategorije stroškov. Zlasti bi morala v skladu s členom 25 javnega naročila storitev stroške, povezane z neučinkovitostjo upravljanja, finančne stroške, vsako povečanje stroškov osebja na enoto, da bi se izpolnile delovnopravne zahteve, in vse stroške v zvezi s trgovinsko politiko, ki jo uporablja družba Laziomar, nositi družba Laziomar. Zato se družbo Laziomar še naprej spodbuja, naj svoje storitve opravlja učinkovito in z najnižjimi stroški za skupnost.

(211) Kot je omenjeno v uvodnih izjavah 48 do 52, direktiva odbora CIPE določa, da naj bi se donos kapitala določil s 6,5-odstotno premijo za tveganje, in sicer na podlagi formule za tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC). Vendar pa se je v praksi uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala (glej tudi uvodno izjavo 136).

(212) V tem kontekstu, ne glede na znesek nadomestila, do katerega bi bila upravičena družba Laziomar, družba Laziomar ob upoštevanju 6,5-odstotne premije za tveganje ne more nikoli prejeti zneska, ki je višji od najvišjega zneska, določenega v javnem naročilu storitev (glej uvodno izjavo 76). Komisija v skladu z odstavkom 47 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ocenjuje, ali je bilo v celotnem obdobju trajanja pogodbe plačano prekomerno nadomestilo. Kot je prikazano v preglednici 10, podatki za obdobje 2014–2019 kažejo, da dejansko prejeto nadomestilo za javne storitve (razen zneskov za leti 2016 in 2018, ki sta bila še vedno nižja od mejne vrednosti, dogovorjene v okviru naročila, tj. 13 524 536 EUR) ni zadostovalo za pokritje neto stroškov storitve (tj. 80 173 862 EUR, plačanih za neto stroške v višini 80 397 000 EUR), tudi pred upoštevanjem 6,5-odstotne premije za tveganje (tj. 1 928 000 EUR). V bistvu je družba Laziomar za obdobje 2014–2019 prejela približno 2 150 000 EUR manj od upravičenega zneska (tj. 82 325 000 EUR (upravičeno nadomestilo) minus 80 173 862 EUR (dejansko nadomestilo), kot je bilo izračunano po metodologiji, ki vključuje 6,5-odstotni donos kapitala). To pomeni, da družba Laziomar v praksi ni prejela zneska, izračunanega kot donos kapitala. Donos kapitala družbe Laziomar za celotno obdobje (do leta 2019) je dejansko bil nič in ne 6,5 %, kot je Italija prvotno predvidevala ([68]). Ta podatek potrjuje, da določbe o ponovnem uravnoteženju iz člena 25 pogodbe družbe Laziomar ne ščitijo pred vsemi tveganji, povezanimi z opravljanjem javne storitve.

Preglednica 10

Neto stroški javnih storitev, ki jih je družba Laziomar opravljala v obdobju 2014–2019

(v EUR)

Naloge družbe Laziomar v okviru javne službe	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Vse skupaj
Prihodki skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Stroški skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Skupni znesek nadomestila, ki ga je družba Laziomar prejela v obdobju 2014–2019, je bil manjši od neto stroškov, ki so nastali pri opravljanju javne storitve, ne da bi se upošteval kakršen koli donos kapitala.

= Neto stroški javnih storitev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Donos kapitala (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Upravičene do nadomestila	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Dejansko nadomestilo	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Prekomerno/ premajhno nadomestilo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 2 151 138

(213) Kar zadeva stopnjo razumnega dobička, je Italija med formalno preiskavo (glej uvodno izjavo 136) pojasnila, da je bila odločitev o poenostavitvi izračuna z uporabo 6,5-odstotne pavšalne stopnje donosa kapitala sprejeta, ker je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen. Italija meni, da je njen poenostavljen pristop konzervativen in da ne omogoča, da bi bilo družbi Laziomar plačano višje nadomestilo od tega, ki je določeno v direktivi odbora CIPE.

(214) Glede na navedeno je Komisija primerjala 6,5-odstotni donos vloženega kapitala, ki je bil uporabljen za družbo Laziomar, z mediano donosa kapitala, ki ga je leta 2013 ustvarila referenčna skupina (leto pred pooblastitvijo družbe Laziomar). Referenčna skupina je sestavljena iz izbranih trajektnih prevoznikov, ki so zagotavljali pomorske povezave znotraj Italije ali med Italijo in drugimi državami članicami ([69]). Analiza kaže, da je donos vloženega kapitala, ki je bil uporabljen za družbo Laziomar, podoben mediani donosa, ki so ga ustvarile družbe v referenčni skupini. Ta primerjava ponazarja, da v letu pred pooblastitvijo družbe Laziomar 6,5-odstotni donos kapitala ni bil nerazumen.

(215) Komisija nadalje pozitivno ocenjuje, da mora družba Laziomar v skladu z novim javnim naročilom storitev vsako leto poslati svoje izkaze o poslovanju (ki so razdeljeni po poteh in ki jih potrdi neodvisni revizor) ministrstvu za infrastrukturo in promet, da bi slednje lahko preverilo, ali je bilo morda plačano prekomerno nadomestilo. To je dodaten zaščitni ukrep za zagotovitev, da družba Laziomar ne more prejeti nobenega prekomernega nadomestila. Italija je te izkaze o poslovanju predložila tudi za obdobje 2014–2019, zato je Komisija lahko opravila izračune v preglednici 10.

(216) Glede na zgoraj navedeno Komisija ugotavlja, da nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Laziomar, ne presega tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti. Natančneje, Komisija meni, da je treba 6,5-odstotno premijo za tveganje, ki je določena v direktivi odbora CIPE, oceniti skupaj z najvišjim zneskom nadomestila, določenim v javnem naročilu storitev. Ob upoštevanju tega je bil donos kapitala, ki bi ga družba Laziomar lahko predvidela, skladen s tveganji, ki jih je imela pri opravljanju javnih storitev na podlagi novega javnega naročila storitev. Dvomi Komisije glede skladnosti s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark so torej odpravljeni.

(217) Komisija glede prednostnega priveza in morebitnega prekomernega nadomestila, ki bi lahko izhajalo iz tega priveza, ugotavlja, da bi bili ti učinki, če bi se s tem ukrepom zmanjšali operativni stroški ali povečali prihodki izvajalca javne storitve, v celoti razvidni v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. V analizi Komisije (glej uvodno izjavo 212) je bilo potrjeno, da družba Laziomar v obdobju 2014–2019 ni prejela prekomernega nadomestila. Zato Komisija ugotavlja, da je tudi prednostni privez skladen s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

([69]) Natančneje iz družb Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, LibertyLines, skupine Grimaldi, Corsica Ferries, SNAV in Caronte & Tourist. Druge družbe nekdanje skupine Tirrenia (npr. Caremar, CIN, Siremar) so bile iz referenčne skupine izključene.

5.1.2.4 Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(218) Četrto merilo iz sodbe Altmark je izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena izbran v postopku za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati to storitev z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(219) V skladu z odstavkom 63 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena lahko javni organi najlažje izpolnijo četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark tako, da izvedejo odprt, pregleden in nediskriminatoren postopek za oddajo javnega naročila v skladu z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([70]) ter Direktivo 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([71]).

(220) Komisija ugotavlja, da se je v obravnavni zadevi postopek za oddajo javnega naročila začel pred začetkom veljavnosti Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([72]) (ki se uporablja za javna naročila, oddana za opravljanje storitev pomorskega prometa) ter Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([73]). Takrat sta bili Direktiva 2004/17/ES in Direktiva 2004/18/ES še veljavni. Vendar se Direktiva 2004/17/ES ne uporablja za storitve pomorskega prometa, kot jih je zagotavljala družba Laziomar. Člen 5 Direktive 2004/17/ES namreč jasno določa, da se uporablja samo za prometne storitve na področju železnice, avtomatiziranih sistemov, tramvajev, trolejbusov, avtobusov ali žičnic.

(221) Javna naročila, ki jih naročniki oddajo v okviru svojih storitvenih dejavnosti v pomorskem, priobalnem in rečnem prevozu, sodijo na področje uporabe Direktive 2004/18/ES, in sicer na podlagi uvodne izjave 20 navedene direktive. Storitve prevoza po vodi pa so navedene tudi v Prilogi II B k navedeni direktivi, kar pomeni ([74]), da se zanje uporabljata le člen 23 in člen 35(4) navedene direktive. To pomeni, da v skladu z Direktivo 2004/18/ES za javno naročilo storitev pomorskega prometa veljajo le obveznosti v zvezi s tehničnimi specifikacijami (člen 23) in obveznost objave obvestila o oddaji javnega naročila (po oddaji naročila, torej na koncu postopka za oddajo javnega naročila in ne na začetku: člen 35(4)). Vsa druga pravila, ki jih določa Direktiva 2004/18/ES – vključno z določbami o vsebini obvestil, ki jih je treba objaviti (člen 36(1)), in določbami o pogojih za sodelovanje (členi 45 do 52) – se ne uporabljajo za javna naročila storitev pomorskega prometa.

(222) Poleg tega se Direktiva 2004/18/ES v nobenem primeru ne uporablja za koncesije za storitve, kot so opredeljene v členu 1(4) navedene direktive ([75]). Komisija pripominja, da za koncesije za storitve (in javna naročila) z določenim čezmejnim interesom še vedno veljajo splošna načela PDEU glede preglednosti, nediskriminacije in enakega obravnavanja.

(223) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da se lahko Direktiva 2004/18/ES uporablja le v primeru javnega naročila, ne pa tudi v primeru koncesije za storitve. Poleg tega bi se, ker se obravnavana zadeva nanaša na storitve prometa po plovnih poteh, za katere se uporablja javno naročilo storitev, kot je že omenjeno, uporabljale le nekatere zahteve iz navedene direktive. Ob upoštevanju tega Komisija meni, da se ne more zanašati le na skladnost z direktivami o javnih naročilih, da bi dokazala skladnost s četrtim merilom iz sodbe v zadevi Altmark. Zato Komisija v nadaljevanju ocenjuje, ali je bil postopek za oddajo javnega naročila, ki ga je uporabila Italija,

([70]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1).

([71]) Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114).

([72]) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

([73]) Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

([74]) V skladu s členom 21 Direktive 2004/18/ES.

([75]) Člen 1(4) Direktive 2004/18/ES določa: „Koncesija za storitve' je naročilo enake vrste kakor javno naročilo storitev, z izjemo dejstva, da je razlog za opravljanje storitev bodisi samo pravica do koriščenja storitve ali ta pravica skupaj s plačilom."

konkurenčen, pregleden, nediskriminatoren in brezpogojen. Komisija se pri tej oceni opira na ustrezne smernice iz svojega obvestila o pojmu države pomoči ([76]) (zlasti iz odstavka 89 in naslednjih) in sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (zlasti iz odstavka 63 in naslednjih).

Konkurenčnost in preglednost postopka za oddajo javnega naročila

(224) V odstavku 90 obvestila o pojmu državne pomoči je opredeljeno, da mora biti postopek za oddajo javnega naročila konkurenčen ([77]), da lahko v njem sodelujejo vsi zainteresirani ponudniki, ki izpolnjujejo pogoje. Poleg tega mora biti v skladu z odstavkom 91 tega obvestila postopek pregleden, da se vsem zainteresiranim ponudnikom omogoči enaka in ustrezna stopnja obveščenosti v vseh fazah postopka za oddajo javnega naročila. V tem odstavku je tudi poudarjeno, da so dostop do informacij, dovolj časa za zainteresirane ponudnike ter jasnost meril za izbiro in oddajo vsi bistveni elementi preglednega izbirnega postopka, ter navedeno, da mora biti javno naročilo dovolj oglaševano, da ga lahko opazijo vsi morebitni ponudniki.

(225) V zadevnem primeru je bil razpis za prijavo interesa objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*, Uradnem listu Italijanske republike, štirih dnevnih nacionalnih in lokalnih italijanskih časopisih ter na spletišču dežele Lacij (glej uvodno izjavo 58). V tem razpisu so bili „vsi, ki lahko zagotovijo neprekinjenost storitve pomorskega prometa," pozvani, naj prijavijo svoj interes, pri čemer niso bili postavljeni nobeni dodatni pogoji. Morebitni ponudniki so imeli na voljo dovolj časa, da ustrezno prijavijo svoje interese in si s tem omogočijo sodelovanje v nadaljnjem postopku. Komisija zato meni, da je bil namen dežele Lacij, da proda družbo Laziomar in odda javno naročilo storitev, široko dostopen vsem morebitnim ponudnikom.

(226) Poleg tega je treba ponudnikom zagotoviti vse dokumente in informacije, potrebne za sodelovanje v postopku zbiranja ponudb, ki jim omogočajo, da ustrezno ocenijo družbo, ki se prodaja. Take informacije morajo biti pregledno in nediskriminatorno na voljo morebitnim ponudnikom, pri čemer imajo vsi zainteresirani udeleženci enak dostop do pomembnih informacij.

(227) Prvič, v razpisu za prijavo interesa je bilo navedeno, da morajo biti ponudniki zmožni „zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prometa". To je bilo edino merilo za izbiro, ki ga je Italija uporabila pri določanju, ali bo zainteresiranim stranem dovoljeno sodelovati v postopku za oddajo javnega naročila ali ne. Čeprav v razpisu ni bilo pojasnjeno, kako bi ponudniki lahko dokazali, da izpolnjujejo to zahtevo, je to privzeto pomenilo, da bi se lahko uporabila kakršna koli ustrezna dokazila ([78]). Komisija meni, da je bilo to merilo za izbiro jasno vsem zainteresiranim ponudnikom in tudi utemeljeno glede na zastavljeni cilj.

(228) Drugič, zaradi zakona iz leta 2009 je bilo zainteresiranim stranem jasno, da bo ob koncu postopka za oddajo javnega naročila sklenjena nova pogodba/javno naročilo storitev in da je bil določen najvišji znesek nadomestila za javne storitve, tj. 10 030 606 EUR na leto. V razpisu za prijavo interesa je bilo tudi navedeno, da je bil cilj dejavnosti družbe Laziomar prodati po fiksni ceni 2 272 000 EUR. Kot je potrdila Italija, so bile poleg tega vsem sedmim stranem, sprejetim v naslednjo fazo postopka za oddajo javnega naročila, na voljo vse pomembne informacije glede obsega prodaje, vključno z osnutkom javnega naročila storitev, ki naj bi bilo sklenjeno med kupcem in Italijo. To je tem stranem omogočilo, da se odločijo, ali bodo predložile ponudbo ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost. Na podlagi tega Komisija meni, da je bilo iz razpisa za prijavo interesa dovolj jasno, da se je prodaja nanašala na dejavnosti družbe Laziomar v svežnju z novim javnim naročilom storitev. Strani so imele po tem, ko so izrazile interes, dostop do vseh potrebnih informacij za odločitev o morebitni ponudbi.

([76]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1).

([77]) V obvestilu o pojmu državne pomoči Komisija ugotavlja, da se sodišča Unije v okviru državne pomoči pogosto sklicujejo na „odprt" postopek za oddajo javnega naročila. Vendar se uporaba besede „odprti" ne nanaša na poseben postopek iz direktiv o javnih naročilih. Zato Komisija meni, da je beseda „konkurenčen" ustreznejša. Komisija v navedenem sporočilu ugotavlja tudi, da to ni namenjeno odstopanju od vsebinskih pogojev, določenih v sodni praksi.

([78]) Poleg tega, kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 221), se člen 36(1) Direktive 2004/18/ES za to javno naročilo ne uporablja. Zato Italiji v razpisu pravzaprav ni bilo treba opredeliti meril za izbiro.

(229) Tretjič, Komisija meni, da je razpis za prijavo interesa privabil precejšnje število morebitnih ponudnikov. Vsem sedmim družbam, povabljenim v naslednjo fazo postopka za oddajo javnega naročila, je dežela Lacij zagotovila podrobne informacije o postopku. Poleg tega se v skladu z določbami Direktive 2004/18/ES zdi, da Italija v razpisu ni bila dolžna predložiti dodatnih informacij o naročilu, ki naj bi se oddalo, razen zgolj navedbe o neprekinjenosti opravljanja javne storitve in sklicevanja na pravna pravila, ki urejajo to storitev (glej uvodno izjavo 221).

(230) Četrtič, razpis je vseboval informacije, nujno potrebne za predložitev prijave interesa (tj. neprekinjenost javne storitve), in ne bi mogel spodbuditi izključitve sicer zainteresiranih prevoznikov v pomorskem prometu. Organi za načrtovanje so se odločili, da se zagotovita neprekinjenost javne storitve in povezljivost Pontinskega otočja s celino. Kot je pojasnjeno zgoraj, je bil ta pogoj vnaprej znan vsem morebitnim gospodarskim subjektom, ki bi izrazili interes za sodelovanje po postopku za oddajo javnega naročila. Komisija zato meni, da Italija v tej fazi ni imela nadzora nad morebitnimi ponudniki, kar kaže, da zaradi vključitve obvezne zahteve po neprekinjenosti javne storitve organi za načrtovanje pri oddaji naročila za javne storitve in lastništva dejavnosti družbe Laziomar niso imeli namena selektivno dati prednosti nobenemu morebitnemu ponudniku. Komisija tudi ugotavlja, da so bile vse pomembne informacije o merilih za izbor in nadaljnjem poteku postopka navedene v povabilu, poslanem vsem sedmim stranem, sprejetim v fazo zbiranja ponudb.

(231) Komisija je v sklepu iz leta 2012 izrazila dvom glede nekaterih finančnih zahtev razpisa (glej uvodno izjavo 109), ki so bile naložene ponudnikom v okviru javnega naročila storitev, poleg standardnih kvalitativnih pogojev, ki so v vsakem primeru naloženi kot obveznosti javne službe. Poleg tega je Komisija dvomila, da bi se take zahteve lahko sprejele v razmerah, kot so obravnavane razmere, v katerih se prodaja celotna družba.

(232) Komisija pa je med preiskavo prejela informacije, ki so odpravile njene pomisleke. Italija je iz povabila k predložitvi ponudb zlasti izključila finančne zahteve (tj. vnaprej določen obseg prihodkov v sektorju pomorskega prometa), ki bi sodelovanje v postopku za oddajo javnega naročila omogočile le ladjarskim družbam (glej uvodno izjavo 125). Komisija dejansko ugotavlja, da je bila družba Carpoint Motorsport S.p.A., ki je glede na javno dostopne informacije dejavna v maloprodajnem in veleprodajnem sektorju vozil, med družbami, ki so prijavile interes za sodelovanje v razpisu (glej uvodno izjavo 61).

(233) Komisija nadalje pozdravlja pobudo dežele Lacij za spodbuditev čim večje udeležbe v postopku, tako da se ponudnikom omogoči sodelovanje v skupini v okviru začasnih skupin ponudnikov, konzorcijev ali EGIZ (glej uvodno izjavo 60).

(234) Na podlagi navedenega Komisija meni, da je bil postopek za oddajo javnega naročila kot celota konkurenčen in pregleden. Zlasti so bili z namenom dežele Lacij, da odproda dejavnost družbe Laziomar in sklene novo 10-letno javno naročilo storitev z izbranim ponudnikom, na splošno seznanjeni vsi morebitni ponudniki na zadevnem regionalnem ali mednarodnem trgu. Komisija nadalje upošteva, da so lahko morebitni ponudniki preprosto prijavili svoj interes, pri čemer se jim v tej fazi ni bilo treba ničemur zavezati. Če bi te strani dokazale, da izpolnjujejo eno samo merilo za izbiro, tj. zagotovitev neprekinjenosti storitve, bi nato imele na voljo vse potrebne informacije in čas, da bi se lahko odločile, ali želijo predložiti ponudbo za dejavnost družbe Laziomar ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost. Zato Komisija meni, da so njeni dvomi, da postopek za oddajo javnega naročila zaradi morebitnih pomanjkljivosti v razpisu za prijavo interesa ni bil dovolj pregleden, odpravljeni.

Nediskriminatornost razpisa

(235) V odstavku 92 obvestila o pojmu državne pomoči je poudarjeno, da so nediskriminatorno obravnavanje vseh ponudnikov v vseh fazah postopka ter objektivna merila za izbiro in dodelitev, določena že pred postopkom, nujni pogoji, da se zagotovi, da je transakcija, ki je rezultat postopka, skladna s tržnimi pogoji. V tem odstavku je nadalje opredeljeno, da bi morala merila za oddajo naročila za zagotovitev enakega obravnavanja omogočiti objektivno primerjavo in oceno ponudb.

(236) Kot je navedeno zgoraj (glej uvodno izjavo 227), je bil v razpisu za prijavo interesa naveden le en pogoj, in sicer da morajo biti ponudniki zmožni zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prometa. S to obveznostjo je bilo seznanjenih vseh osem strani, ki so se odzvale na razpis in prijavile interes. Komisija meni, da je bil ta pogoj objektiven in da je bil v razpisu za prijavo interesa dovolj jasno opisan za vse zainteresirane strani.

(237) Sedem od osmih zainteresiranih ponudnikov, sprejetih v naslednjo fazo postopka za oddajo javnega naročila, je bilo nato povabljenih, naj predložijo ponudbo, pri čemer so vsi prejeli enake informacije (glej uvodno izjavo 61).

(238) Dvomi Komisije iz sklepa iz leta 2011, da razpis za prijavo interesa morda ni bil dovolj nediskriminatoren, so torej odpravljeni. Vse strani so bile v različnih fazah postopka za oddajo javnega naročila pravilno in enako obveščene, da so lahko pripravile ponudbo, pri čemer so bile v celoti seznanjene s postopkom in zahtevami. Komisija tudi meni, da merilo za oddajo omogoča objektivno primerjavo in oceno ponudb.

Zagotavljanje, da se storitve opravljajo z najnižjimi stroški za skupnost

(239) Odstavek 65 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena določa, da je na podlagi sodne prakse Sodišča s postopkom za oddajo javnega naročila mogoče izločiti državno pomoč le, če postopek omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z „najnižjimi stroški za skupnost“.

(240) V tem primeru, je bilo na podlagi javnega naročila oddano novo javno naročilo storitve v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar in ne zgolj samo javno naročilo storitve. Italija se je odločila, da je cena za prodajo dejavnosti družbe Laziomar fiksna (na podlagi vrednotenja, ki ga je opravil neodvisni strokovnjak) in se o njej ni mogoče pogajati, za naročilo storitve pa je izbrala ekonomsko najugodnejšo ponudbo, pri čemer cena prinese 30 točk in tehnična merila 70 točk (glej uvodno izjavo 62).

(241) V zvezi z uporabo ekonomsko najugodnejše ponudbe je v odstavku 67 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena navedeno, da se za izpolnitev četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark kot zadostna šteje tudi „ekonomsko najugodnejša ponudba“ (poleg „najnižje cene“), „če so merila za dodelitev [...] dovolj tesno povezana z vsebino storitve, ki se izvaja, in omogočajo ujemanje zneska ekonomsko najugodnejše ponudbe s tržno vrednostjo“ ([79]).

(242) Komisija ugotavlja, da je Italija poudarila izbiro gospodarskega subjekta, ki bi zagotavljal storitev po visokih tehničnih standardih in standardih kakovosti ob upoštevanju nekaterih zahtev. Kar zadeva razčlenitev največjega števila točk za tehnično ponudbo (70 točk) in gospodarsko ponudbo (30 točk) za oddajo naročila, Italija v skladu z merilom za ekonomsko najugodnejšo ponudbo opozarja, da so kvalitativni elementi ponudbe pomembni za preprečitev čezmernih popravkov cene navzdol, ki bi jih bilo težko ohraniti, ne da bi se zmanjšala kakovost zagotovljene javne storitve, pri čemer se sklicuje na mnenje italijanskega državnega sveta (glej uvodno izjavo 126). Italija hkrati trdi, da je ta razčlenitev omogočila določitev boljše cene storitve (glej uvodno izjavo 127).

(243) Povabilo k oddaji ponudbe je vsebovalo vse potrebne informacije za izpolnitev finančnih in tehničnih ponudb. Zlasti kar zadeva tehnično ponudbo, je moralo sedem prevoznikov v pomorskem prometu, ki so bili povabljeni, naj predložijo ponudbo, predložiti podrobne informacije o ureditvah upravljanja in pogojih, ki bi jih upoštevali v celotnem obdobju pooblastitve. Prevozniki so morali dokazati predvsem naslednje: (i) ciljne pobude za izboljšanje upravljanja (npr. listina o opravljanju storitve, politika trženja in komuniciranja, načrt spletnega trženja, optimizacija človeških virov in plovil – 10 točk); (ii) ureditve za obnovo flote (npr. določitev povprečne starosti flote, izpolnjevanje minimalnih značilnosti delujočega plovila, kot so dimenzije, udobje, hitrost, varnostni sistem itd. – 40 točk), in (iii) dodelitev plovil za dopolnitev obstoječe flote (tj. zagotovitev tehničnih značilnosti posameznega plovila (vključno z linijo), ki ga namerava prevoznik uporabljati za opravljanje storitev – 20 točk). Te zahteve so očitno tesno povezane z zagotavljanjem pomorskih storitev in mu prinašajo dodano vrednost. Zato Komisija meni, da je uporaba ekonomsko najugodnejše ponudbe za zadevno storitev v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Laziomar Italiji omogočila, da je ustvarila učinkovito konkurenco in pridobila storitev z najvišjo možno vrednostjo

([79]) Glej tudi odstavek 96 obvestila o pojmu državne pomoči.

po najnižjih stroških za skupnost. Komisija v zvezi s tem opozarja na dejstvo, da je bilo letno plačilo, dodeljeno družbi CLN za zagotavljanje pomorskih storitev, veliko nižje od najvišjega zneska letnega nadomestila, ki ga je na začetku razpisa predlagala dežela Lacij (glej uvodno izjavo 75).

(244) Kar zadeva storitev v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Laziomar, je Komisija v sklepu iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da bi razpis za novo javno naročilo storitev brez obveznosti prevzema plovil družbe Laziomar, potrebnih za opravljanje javne storitve, pomenil nižje stroške za skupnost.

(245) Komisija je že zgoraj ugotovila, da je bil postopek za oddajo javnega naročila dovolj pregleden in nediskriminatoren, da je omogočil sodelovanje čim večjega števila morebitnih ponudnikov. Dejansko se je po obširni objavi razpisa za prijavo interesa pritrdilno odzvalo osem prevoznikov v pomorskem prometu, sedem pa jih je bilo sprejetih v fazo zbiranja ponudb. Vse pomembne informacije v zvezi s postopkom za oddajo javnega naročila so bile navedene v povabilu, poslanem tem sedmim prevoznikom.

(246) Po fazi prijave interesa je bila predložena ena konkurenčna ponudba (družbe CLN), ki jo je dežela Lacij ocenila ob upoštevanju njene tehnične in finančne ponudbe.

(247) Obvezni pogoj zagotavljanja neprekinjenosti javne storitve in prodaja sredstev v svežnju z obveznostmi javne službe sta medsebojno povezana. Zaradi združitve prodaje družbe Laziomar z novim javnim naročilom storitev samodejno začne za pridobiteljico, tj. družbo CLN, veljati zahteva, da zagotovi neprekinjenost javne storitve, in dodeli se ji prednostni privez. Komisija meni, da zaradi prodaje dejavnosti družbe Laziomar v svežnju z novim javnim naročilom storitev in dodelitve prednostnega priveza cena ni bila nižja, kot če bi bila sredstva in to naročilo prodana ločeno, in sicer iz naslednjih razlogov.

(248) Dejavnosti družbe Laziomar so bile povezane izključno z opravljanjem javne storitve in zagotavljanjem ozemeljske kontinuitete. Glede na to so se vsa plovila družbe Laziomar uporabljala za javno storitev in se tudi zdaj. Zato ni mogoče trditi, da bi zasebni prodajalec dosegel višjo ceno, če bi se zadevna ali nekatera plovila prodala brez navedenega pogoja. Glede na informacije, ki jih je predložila Italija, in neodvisno strokovno oceno, ki jo je naročila dežela Lacij (glej uvodni izjavi 66 in 67), so plovila družbe Laziomar precej stara (od 22 do 32 let), zato sta po tolikšnem številu ur obratovanja v letih uporabe potrebna posodobitev in vzdrževanje motorjev in drugih materialov (npr. materialov trupa). Plovila bi zato pritegnila majhno tržno povpraševanje, razen če bi se kupila z namenom naložbe, obnove in posodobitve v kratkem obdobju. Kljub temu se zdi malo verjetno, da bi lahko bila plovila prodana za namene pomorskega prometa, razen tistega, ki vključuje pogoj za neprekinjenost javne storitve, po višji ceni od tiste, za katero so bila predvidena v proračunu.

(249) Če bi bila družba Laziomar prodana ločeno, Komisija tudi meni, da ni verjetno, da bi morebitni ponudniki imeli na voljo tako znatna sredstva (ki vključujejo štiri plovila ter industrijsko in komercialno opremo), ki bi jih lahko prerazporedili za izvajanje obveznosti javne službe, določenih v novem javnem naročilu storitev. To še zlasti drži, ker novo naročilo vsebuje posebne zahteve za plovila, ki naj bi se uporabljala na različnih poteh, na katerih se opravlja javna storitev (glej uvodno izjavo 243). Kateri koli gospodarski subjekt, ki bi imel na voljo potrebne vire, bi jih verjetno uporabljal že na drugih poteh, njihova prerazporeditev v skladu z novim javnim naročilom storitev pa bi neizogibno pomenila izgubo prihodkov od njihove prejšnje uporabe.

(250) Komisija zato meni, da se je s prodajo teh ladij v svežnju z javnim naročilom storitev omogočilo, da se je za plovila družbe Laziomar dosegla višja cena, saj je njihov pridobitelj v zameno za uporabo plovil na poteh, na katerih se opravljajo javne storitve, prejel nadomestilo za javne storitve za obdobje 10 let. Poleg tega bi se vsak prodajalec v tržnem gospodarstvu odločil prodati družbo Laziomar skupaj z novim javnim naročilom storitev, da bi dosegel najvišjo ceno. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da Italija ni naložila pogojev, ki bi lahko znižali ceno ali ki jih ne bi naložil tudi zasebni prodajalec.

(251) Komisija ugotavlja, da je njen dvom, da oddaja novega javnega naročila storitev na podlagi javnega razpisa skupaj z dejavnostmi družbe Laziomar ne bi mogla pomeniti nižjih stroškov za skupnost, odpravljen.

(252) Komisija glede na navedeno meni, da je uporaba ekonomsko najugodnejše ponudbe za novo javno naročilo storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar omogočila resnično konkurenco do konca postopka za oddajo javnega naročila.

Dobri zaščitni ukrepi pri oblikovanju postopka, pri katerem je predložena le ena ponudba

(253) Komisija na podlagi zgoraj opisane ocene (glej uvodne izjave 224 do 252) ugotavlja, da je bil postopek za oddajo javnega naročila v skladu s pravili o javnem naročanju odprt, pregleden in nediskriminatoren. Vendar je v odstavku 68 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena navedeno, da „v primeru postopkov, v katerih je predložena samo ena ponudba, razpisa ni mogoče šteti za zadostnega, da se zagotovijo najnižji stroški za skupnost“.

(254) Ker je v postopku za oddajo javnega naročila za družbo Laziomar (ki je vključeval novo javno naročilo storitve) ponudbo predložila le družba CLN, tak razpis običajno ne bi zadostoval za zagotovitev, da izbrani ponudnik ni imel nobene prednosti.

(255) Vendar je Komisija v svojih navodilih za storitve splošnega gospodarskega pomena ([80]) podrobneje opredelila stališče, izraženo v odstavku 68 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, in sicer je navedla, da to „ne pomeni, da ne morejo obstajati primeri, v katerih lahko zaradi še posebej dobrih zaščitnih mehanizmov pri oblikovanju razpisnega postopka tudi postopek, v okviru katerega je predložena ena sama ponudba, zadostuje, da se zagotovi opravljanje storitve po najnižjih stroških za skupnost“.

(256) Komisija meni, da so bili v zadevi, ki se ocenjuje, taki zaščitni ukrepi uporabljeni. Natančneje:

(1) postopek za oddajo javnega naročila je bil organiziran tako, da je bil čim bolj zanimiv za morebitne ponudnike. Ti morebitni ponudniki so poleg tega lahko prijavili interes, ne da bi morali slediti obremenjujočim postopkom in ne da bi imeli znatne stroške. Interes je tako prijavilo osem družb, od katerih jih je bilo sedem povabljenih, naj predložijo ponudbo (glej uvodno izjavo 237);

(2) Italija je za oddajo naročila izbrala omejen postopek za oddajo javnega naročila (glej uvodno izjavo 59), tj. postopek v dveh fazah, pri katerem lahko ponudbe predložijo le tisti gospodarski subjekti, ki so bili povabljeni v fazo zbiranja ponudb. V skladu z odstavkom 66 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena „[…] lahko za izpolnjevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark zadostuje tudi omejeni postopek, razen če je zainteresiranim izvajalcem onemogočeno sodelovanje v razpisu brez utemeljenih razlogov“. Dejansko je v tem razpisu sedem možnih ponudnikov (od osmih, ki so prvotno prijavili interes) ostalo v fazi oddaje ponudb (glej uvodno izjavo 61), kar kaže, da je bilo do konca postopka za oddajo javnega naročila mogoča resnična konkurenca. Omejeni postopek morebitnim ponudnikom navadno omogoča več časa za oceno ponudbe, preden jo predložijo. Komisija meni, da je glede na profil ponudnikov verjetno (zaradi njihovih izkušenj in finančnih sredstev), da bo lahko vsaj pet od preostalih morebitnih ponudnikov (tj. družbe NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor in Ustica Lines, pri čemer slednja zdaj posluje pod imenom Liberty Lines) predložilo ponudbe ali da imajo razlog za dejanski interes za predložitev ponudbe (npr. družbi NLG in Vetor že izvajata dejavnosti na nekaterih poteh, po katerih pluje družba Laziomar (glej preglednico 9), druge družbe pa so uveljavljeni prevozniki v pomorskem prometu, ki opravljajo storitve na nacionalni in mednarodni ravni);

(3) povabilo k predložitvi ponudb, poslano sedmim gospodarskim subjektom, ki so prvotno prijavili interes, je vključevalo fiksno ceno za prodajo vseh delnic družbe Laziomar v višini 2 272 000 EUR, ki ni bila predmet pregleda v povezavi s kakršno koli ponudbo (glej uvodno izjavo 62). Komisija ugotavlja, da je prodajno ceno za družbo Laziomar določil neodvisni strokovnjak na podlagi takratnih zadevnih gospodarskih in tržnih pogojev ter da je ta cena pomenila fiksno ceno v postopku za oddajo javnega naročila. Vsi udeleženci so bili seznanjeni s to ceno ter niso vložili nobene pritožbe glede njenega obsega in stopnje. Poleg tega je povabilo k predložitvi ponudb vključevalo največje letno plačilo za javno storitev, ki ga je dežela Lacij določila na 14 300 550 EUR na leto, brez DDV, ki se plačuje 10 let. Vsi udeleženci so bili povabljeni, naj na podlagi določenih tehničnih meril

([80]) Za več informacij glej odgovor Komisije na vprašanje 68 v delovnem dokumentu služb Komisije z naslovom „Navodila za uporabo pravil Evropske unije o državni pomoči, javnih naročilih in notranjem trgu za storitve splošnega gospodarskega pomena“ z dne 29. aprila 2013 (glej: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_sl.pdf).

predložijo boljše ponudbe za to letno plačilo za javno storitev. To je zlasti učinkovito zaščitno merilo, s katerim se ni zagotovilo le, da je bila dosežena najnižja možna ponudba za letno plačilo za javno storitev (in s tem najnižji stroški za skupnost), ampak tudi, da ponudniki niso bili odvrnjeni od predložitve ponudbe.

(257) Komisija meni, da je postopek za oddajo javnega naročila ob upoštevanju navedenih zaščitnih ukrepov zadostoval za zagotovitev opravljanja storitve po najnižjih stroških za skupnost, čeprav je bila nazadnje predložena le ena ponudba ([81]).

(258) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je v obravnavani zadevi izpolnjeno četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

(259) Ker so kumulativno izpolnjena štiri merila, ki jih je Sodišče opredelilo v sodbi v zadevi Altmark, Komisija ugotavlja, da oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar in prednostnim privezom družbi Laziomar za to družbo in njeno pridobiteljico, tj. družbo CLN, ni pomenila gospodarske prednosti.

5.1.2.5 Sklepna ugotovitev

(260) Ker niso izpolnjena vsa merila iz člena 107(1) PDEU, Komisija ugotavlja, da oddaja novega javnega naročila storitve v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar ter prednostnim privezom družbi Laziomar in njeni pridobiteljici, družbi CLN, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.3 *Ukrepi, določeni z zakonom iz leta 2010*

(261) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da vsi ukrepi iz zakonskega odloka št. 125/2010, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2010, pomenijo državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, če so zadevne upravičenke lahko te ukrepe uporabile za kritje likvidnostnih potreb in s tem izboljšale svoj splošni finančni položaj.

(262) Komisija na podlagi informacij, ki jih je prejela med formalno preiskavo, meni, da je treba te tri ukrepe oceniti ločeno.

5.1.3.1 Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti

(263) Državna sredstva: zadevna sredstva je država dodelila iz lastnega proračuna (glej uvodno izjavo 84), njihovo uporabo za namene likvidnosti pa je omogočil zakon iz leta 2010. Ukrep je torej mogoče pripisati državi in je dodeljen iz državnih sredstev.

(264) Selektivnost: ta ukrep je bil dodeljen le družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar, in je zato selektiven. Zaradi celovitosti Komisija poudarja, da družbi CLN ta ukrep ni bil dodeljen.

(265) Gospodarska prednost: Italija trdi, da je družba Caremar (takrat) koristila zadevna sredstva za posodobitev flote, ki je plula v Pontinskem otočju, da bi jo uskladila z mednarodnimi varnostnimi standardi. Nekatera dela so vključevala dve plovili iz flote družbe Caremar, ki sta bili nato brezplačno preneseni na družbo Laziomar (glej uvodno izjavo 132). Ta sredstva torej nikoli niso bila porabljena za namene likvidnosti (glej uvodno izjavo 132) in Komisija ni našla dokazov o nasprotnem.

(266) Ker družba Laziomar teh sredstev ni uporabila za likvidnostne namene, da bi se izognila stroškom, ki bi jih običajno morala kriti z lastnimi finančnimi sredstvi, dvomi, izraženi v sklepu iz leta 2011, niso več utemeljeni in Komisija meni, da z uporabo navedenih sredstev družbi Laziomar torej ni bila dodeljena nobena gospodarska prednost.

(267) Sklepna ugotovitev: ker niso izpolnjena vsa merila iz člena 107(1) PDEU, Komisija ugotavlja, da ukrep ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

([81]) Zaradi celovitosti Komisija navaja, da se obravnavana zadeva razlikuje od drugih zadev, pri katerih je bila predložena le ena ponudba. V zvezi s tem in za posebno razlogovanje glej Sklep (EU) 2020/1412 (uvodni izjavi 404 in 405).

5.1.3.2 Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije

(268) Kot je opisano v uvodni izjavi 86, so v skladu s členom 1 zakona iz leta 2010 nekatera dejanja in dejavnosti, ki so bili izvedeni za namene privatizacije skupine Tirrenia in ki so opisani v členu 19-ter, odstavki 1 do 15, zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon iz leta 2009, oproščeni vseh davkov, ki se običajno plačajo za ta dejanja in dejavnosti.

(269) Komisija najprej ugotavlja, da je treba oceniti tri ločene sklope prenosov: (1) prenos nekdanjih odvisnih družb Caremar, Saremar in Toremar z družbe Tirrenia na deželo Kampanija, Sardinija in Toskana, (2) prenos dejavnosti družbe Laziomar z dežele Kampanija na deželo Lacij in (3) prenos dejavnosti družbe Laziomar z dežele Lacij na družbo CLN. Davki, ki so oproščeni, so zlasti pristojbina za vpis v register, pristojbini za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke, kolkovina (v nadaljnjem besedilu skupaj: posredni davki), DDV in davek od dohodkov pravnih oseb. Upravičenec do tega ukrepa pomoči je prodajalec in/ali kupec. V tem sklepu bosta ocenjena samo drugi in tretji sklop prenosov ([82]).

(270) Komisija se najprej strinja, da se za prenos dejavnosti družbe Laziomar med deželo Kampanija in deželo Lacij nista uporabila davek od dohodkov pravnih oseb (ker ni bilo nobenega plačila) in DDV (ki se v skladu z nacionalno zakonodajo ne uporablja za take transakcije). Kar zadeva posredne davke, je morala tiste davke, ki jih morajo v skladu z nacionalno zakonodajo plačati le pridobitelji, plačati dežela Lacij, ki deluje v okviru javnih pooblastil, tj. kot državni subjekt. Kot taka ne izpolnjuje pogojev za razvrstitev kot podjetje. Zato v tem sklepu ne bo nadalje ocenjena nobena od zgoraj navedenih davčnih oprostitev.

(271) Kar zadeva tretji prenos, Komisija najprej ugotavlja, da se v skladu s predsedniškim odlokom št. 633 z dne 26. oktobra 1972 prenosi delujočih podjetij ali poslovnih vej na drugo družbo ne štejejo za dobavo blaga in so zato oproščeni DDV. Ker torej transakcije, kot je prodaja dejavnosti družbe Laziomar družbi CLN, ne spadajo na področje uporabe DDV, družbi Laziomar zaradi davčne oprostitve ni mogla biti dodeljena prednost v zvezi z DDV. Komisija nadalje ugotavlja, da je v prodajni pogodbi za dejavnosti družbe Laziomar jasno navedeno, da mora kupec, tj. družba CLN, kriti vse stroške, povezane s prodajo (tj. pristojbine za vpis v register, notarske stroške, pristojbine za vpis v zemljiško knjigo itd.), brez sklicevanja na kakršno koli izjemo, ki naj bi se uporabljala za družbo CLN v zvezi s temi stroški. Kar zadeva oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb, Komisija meni, da bi se tak davek uporabljal le za prihodke od prodaje. Vendar je v tem primeru družba CLN kupila družbo Laziomar od dežele Lacij, kar pomeni, da je ta transakcija pomenila strošek za družbo CLN in zato ni bilo mogoče plačati davka od dohodkov pravnih oseb. Zato ta ukrep za družbo CLN ne velja. Glede na navedeno je Komisija sklenila, da ta davčna oprostitev ni bila uporabljena ne za družbo Laziomar in ne za družbo CLN.

(272) Zato nobena od zgoraj navedenih oprostitev davka ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.3.3 Možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb

(273) Komisija je v sklepih iz let 2011 in 2012 omenila možnost, da bi lahko družbe nekdanje skupine Tirrenia uporabile sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja, da bi pokrile trenutne likvidnostne potrebe. Vendar je Italija med formalnim postopkom preiskave pojasnila, da sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja niso bila mišljena kot dodatno nadomestilo za družbo Laziomar ali CLN (ali katero koli drugo družbo nekdanje skupine Tirrenia ali njenih zadevnih pridobiteljic). Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev, s katerimi bi se družbam nekdanje skupine Tirrenia plačala nadomestila za javne storitve, če bi se proračunska sredstva izkazala za nezadostna. Na podlagi člena 1(5-ter) zakona iz leta 2010 so dežele dejansko lahko uporabile sredstva sklada za premalo izkoriščena območja, da bi financirale del rednega nadomestila za javne storitve in s tem zagotovile neprekinjenost javnih storitev pomorskega prometa. Povedano drugače, ta ukrep je torej povezan le z dodelitvijo sredstev državnemu proračunu Italije za plačilo nadomestil za javne storitve.

(274) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da so sredstva sklada za premalo izkoriščena območja le vir financiranja, ki državi omogoča, da izplača nadomestila za javne storitve (odobrena na podlagi podaljšane prvotne pogodbe), in ne pomenijo ukrepa, ki bi bil družbi Laziomar dodeljen poleg teh nadomestil za javne storitve. Zato morebitna uporaba sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

([82]) Prvi sklop prenosov je bil ocenjen v Sklepu (EU) 2020/1412 (glej uvodno izjavo 418).

5.1.4 *Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči*

(275) Komisija na podlagi zgornje ocene ugotavlja, da:

— nadomestilo družbi Laziomar za opravljanje storitev na pomorskih poteh v obdobju od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU;

— je oddaja novega javnega naročila storitev za obdobje od 15. januarja 2014 do 14. januarja 2024, v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar in prednostnim privezom, družbi Laziomar in njeni pridobiteljici, družbi CLN, v skladu s štirimi pogoji iz sodbe v zadevi Altmark in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU;

— družba Laziomar sredstev za posodobitev ladij ni uporabila za namene likvidnosti, kot to omogoča zakon iz leta 2010, zato navedeni ukrep ne pomeni državne pomoči družbi Laziomar v smislu člena 107(1) PDEU, in

— davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Laziomar in možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010, ne pomenijo državne pomoči družbi Laziomar v smislu člena 107(1) PDEU.

5.2 **Zakonitost pomoči**

(276) Ukrep pomoči, ki je predmet tega sklepa, se je začeli izvajati, preden ga je Komisija uradno odobrila. Ker ta ukrep pomoči ni bil izvzet iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ali sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ga je Italija dodelila v nasprotju s členom 108(3) PDEU ([83]).

5.3 **Združljivost pomoči**

(277) Združljivost nadomestila za javne storitve, dodeljenega družbi Laziomar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, je treba oceniti na podlagi člena 106(2) PDEU.

5.3.1 *Pravila, ki se uporabljajo*

(278) Kot je že bilo navedeno, se je prvotna pogodba po koncu leta 2008 podaljšala z naknadnimi pravnimi akti, in sicer z:

(a) zakonskim odlokom št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, v katerem je bilo določeno podaljšanje prvotnih pogodb od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2009;

(b) zakonskim odlokom št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2009, v katerem je bilo med drugim določeno podaljšanje prvotnih pogodb od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010;

(c) zakonskim odlokom št. 125 z dne 5. avgusta 2010, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2010, v katerem je bilo določeno nadaljnje podaljšanje prvotnih pogodb od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar, in

(d) zakonom št. 228 dežele Lacij z dne 24. decembra 2012, ki potrjuje obveznost družbe Laziomar, da zagotovi ozemeljsko kontinuiteto poti v Pontinskem otočju do njene privatizacije.

(279) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da se je nadomestilo za javne storitve na podlagi zadnjega podaljšanja prvotne pogodbe dodelilo po začetku veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, za razliko od prvih treh podaljšanj, ki so bila izvedena pred začetkom veljavnosti tega zakonodajnega okvira. Vendar v okviru zadnjenavedenega sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 – v členu 10 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in točki 69 okvira o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 – vsebuje pravila, ki določajo njegovo uporabo tudi za pomoč, dodeljeno pred začetkom veljavnosti svežnja o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dne 31. januarja 2012. Natančneje, sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 v členu 10, točka (b), določa, da:

([83]) Komisija bo v oddelku 5.3.1 ocenila, ali je to res.

„vsaka pomoč, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti tega sklepa [tj. pred 31. januarjem 2012] in ni bila združljiva z notranjim trgom niti ne izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z Odločbo 2005/842/ES, vendar izpolnjuje pogoje iz tega sklepa, je združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve“.

(280) Kar zadeva okvir o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je v točkah 68 in 69 navedenega okvira določeno, da bo Komisija načela iz navedenega okvira uporabljala za vse priglašene projekte pomoči, ne glede na to, ali bodo priglašeni pred začetkom uporabe navedenega okvira 31. januarja 2012 ali po njem, in za vso nezakonito pomoč, v zvezi s katero bo sprejela odločitev po 31. januarju 2012, tudi če je bila pomoč dodeljena pred tem datumom. V slednjem primeru se določbe iz odstavkov 14, 19, 20, 24, 39 in 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne uporabljajo.

(281) Zato pravila o uporabi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, kot so opisana zgoraj, pomenijo, da se nadomestilo za javne storitve, ki je bilo v obdobju podaljšanja dodeljeno družbi Laziomar, lahko oceni v skladu s svežnjem o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Če so izpolnjeni ustrezni pogoji iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ali okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je ta ukrep pomoči združljiv z notranjim trgom za celotno obdobje od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014 ([84]).

(282) Komisija bo najprej ocenila, ali nadomestilo za javne storitve, ki je bilo družbi Laziomar dodeljeno v obdobju podaljšanja, izpolnjuje pogoje iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(283) Komisija ugotavlja, da se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 uporablja le za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve za pomorske povezave z otoki, na katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, ne presega 300 000 potnikov (člen 2(1), točka (d)). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 141, je Italija predložila podatke, ki kažejo, da ta prag ni presežen na nobeni od poti družbe Laziomar. Komisija je zato sklenila, da je pogoj iz člena 2(1), točka (d), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 izpolnjen.

(284) Poleg tega mora akt o pooblastitvi v skladu s členom 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena med drugim vključevati sklic na uporabo navedenega sklepa. Komisija ugotavlja, da niti javno naročilo storitev med deželo Lacij in družbo Laziomar niti noben spremni dokument naročila ne vključujejo takega sklica. Komisija je zato sklenila, da člen 4 ni izpolnjen in da združljivosti nadomestila za javne storitve, dodeljenega družbi Laziomar v obdobju podaljšanja, ni mogoče oceniti na podlagi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(285) Zato bi združljivost nadomestila za javne storitve, dodeljenega družbi Laziomar od leta 2011 do konca postopka privatizacije, običajno spadala na področje uporabe okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(286) Ker pa so v tem kontekstu izpolnjeni pogoji iz člena 2(1), točka (d), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena, se uporablja odstavek 61 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Komisija bo na podlagi tega ocenila, ali nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Laziomar v celotnem obdobju podaljšanja, izpolnjuje pogoje iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, razen pogojev iz odstavkov 14, 19, 20, 24, 39 in 60.

([84]) Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da je prehodna določba iz člena 10, točka (a), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, v skladu s katero je vsaka shema pomoči, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti navedenega sklepa (tj. pred 31. januarjem 2012) in je bila združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, še naprej združljiva z notranjim trgom in izvzeta iz obveznosti priglasitve, in sicer za nadaljnje obdobje dveh let (tj. do vključno 30. januarja 2014). To pomeni, da se bo pomoč, ki je bila na podlagi take sheme dodeljena v obdobju med začetkom veljavnosti odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 dne 19. decembra 2005 in začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dne 31. januarja 2012, štela za združljivo z notranjim trgom, ampak le od datuma njene dodelitve do vključno 30. januarja 2014. Za pomoč, ki je bila dodeljena v obdobju od 31. januarja 2012 dalje, prehodna določba iz člena 10, točka (a), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne velja, zato je treba združljivost oceniti v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

5.3.2 *Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je navedena v členu 106 PDEU*

(287) V skladu z odstavkom 12 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 mora biti „[p]omoč […] dodeljena resnični in pravilno opredeljeni storitvi splošnega gospodarskega pomena, kakor je navedena v členu 106(2) Pogodbe“. V odstavku 13 je pojasnjeno, da „[d]ržave članice […] ne morejo določiti posebnih obveznosti javne storitve za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo oziroma bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica. Kar zadeva vprašanje, ali lahko trg omogoča opravljanje storitve, je ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica pri opredelitvi naredila očitno napako, razen če določbe prava Unije določajo strožji standard“. Nazadnje je v odstavku 56 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 navedena „široka diskrecijska pravica države članice“ glede narave storitev, ki bi jih bilo mogoče opredeliti kot storitve splošnega gospodarskega pomena.

(288) Oceno resničnosti storitve splošnega gospodarskega pomena je treba opraviti tudi ob upoštevanju sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (glej uvodni izjavi 170 in 186), uredbe o pomorski kabotaži (glej uvodne izjave 173, 174 in 175) in sodne prakse (glej uvodni izjavi 176 in 177). Zato mora Komisija za obdobje podaljšanja oceniti, ali:

(1) je obstajalo **povpraševanje uporabnikov**;

(2) udeleženci na trgu temu povpraševanju niso mogli zadostiti, ker javni organi niso naložili take obveznosti (**obstoj nedelovanja trga**), in

(3) ali uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala, da se tako pomanjkanje odpravi (**najmanj škodljiv pristop**).

(289) Komisija poudarja, da so poti, na katerih je v obdobju podaljšanja javne storitve opravljala družba Laziomar, enake tistim, za katere je imela ta družba pooblastilo na podlagi novega javnega naročila storitev, s to izjemo, da se je v obdobju podaljšanja uporabljalo le pet poti (glej uvodno izjavo 43), medtem ko sta bili v okviru novega javnega naročila storitev dodani še dve poti, ki povezujeta mesto Terracina z otokom Ponza (linija T3) in otokom Ventotene (linija T4) (glej uvodno izjavo 72). Komisija je tudi že opisala in ocenila konkurenčne razmere na teh poteh v obdobju podaljšanja. Glede na navedeno se bo ocena v nadaljevanju opirala na ustrezne dele ocene, ki je bila opravljena za novo javno naročilo storitev (glej oddelek 5.1.2.1), in se nanje sklicevala.

(290) Komisija najprej želi spomniti (glej uvodno izjavo 120), da je Italija naložila obveznosti javne službe, določene v prvotni pogodbi, predvsem zaradi (i) zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter (ii) prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija je že ugotovila (glej uvodno izjavo 179), da sta to dejansko legitimna cilja v javnem interesu.

(291) Za ponazoritev dejanskega povpraševanja uporabnikov po zadevnih pomorskih storitvah je Italija predložila (glej preglednici 11 in 12) podrobne statistične podatke, iz katerih je razvidno, da je družba Laziomar leta 2011 na petih poteh, na katerih se opravlja storitev, skupaj prepeljala 270 457 potnikov in 17 717 vozil v zadevnih časovnih obdobjih, zajetih v obveznosti javne službe. Te številke so leta 2012 znašale 240 430 potnikov in 13 228 vozil, leta 2013 pa 254 167 potnikov in 16 927 vozil. ([85])

([85]) Italija je predložila tudi podatke za leti 2009 in 2010, vendar le glede števila potnikov. Opozoriti je treba, da je v zadevnem obdobju do konca maja 2011 storitve na določenih poteh opravljala družba Caremar. Leta 2009 je bilo prepeljanih 287 639 potnikov (157 055 na linijah T1 in A2, 99 087 na linijah T2 in A3 ter 31 494 na liniji A1), leta 2010 pa 253 638 potnikov (141 300 na linijah T1 in A2, 86 031 na linijah T2 in A3 ter 26 307 na liniji A1).

Preglednica 11

Statistični podatki o potnikih za obdobje 2011–2013

Leto	Linija T1	Linija T2	Linija A1	Linija A2	Linija A3	Skupno št. potnikov
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

Preglednica 12

Statistični podatki o vozilih za obdobje 2011–2013

Leto	Linija T1	Linija T2	Linija A1	Linija A2	Linija A3	Skupno št. Vozil [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] Plovila na linijah A1, A2 in A3 niso prevažala vozil (razen plovila na liniji A1 leta 2011).
[2] Od leta 2012 se na tej poti prevažajo le potniki.

(292) Na splošno je iz podatkov razvidno, da je bilo povpraševanje potnikov po pomorskih storitvah na vseh zadevnih poteh znatno in precej stabilno, iz analize za obdobje 2011–2013 pa ni razvidno, da bi se ustavilo. Komisija je že dokazala, da tudi v obdobju od leta 2014 naprej obstaja znatno povpraševanje uporabnikov po pomorskih storitvah (glej uvodno izjavo 184).

(293) Zato je mogoče ugotoviti, da je bilo s temi storitvami obravnavano dejansko povpraševanje uporabnikov in da so se torej z njimi izpolnjevale dejanske potrebe javnosti.

(294) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 186, mora Komisija tudi preučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno zgolj tržnim silam, in sicer ob upoštevanju obveznosti javne službe, ki jih je na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe naložila država članica. V odstavku 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(295) Komisija ugotavlja, da je v obdobju od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014 na eni poti, na kateri je storitev opravljala družba Laziomar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe (linija A3), potniške storitve izvajal še en gospodarski subjekt, tj. družba Vetor, čeprav pri tem ni zagotavljal enake neprekinjenosti, rednosti in cene. Komisija je v uvodni izjavi 195 že ocenila konkurenčne razmere na liniji A3 in, ali so bile storitve, ki jih je opravljala družba Vetor, enakovredne storitvam, ki jih je morala družba Laziomar opravljati na podlagi novega javnega naročila storitev. Komisija opozarja, da je ta ocena temeljila na konkurenčnih razmerah na tej poti med 1. junijem 2011 in 14. januarjem 2014. Ker so storitve, ki jih mora opravljati družba Laziomar, v smislu poti, na katerih jih opravlja, pogostosti in tehničnih zahtev na splošno skoraj enake storitvam, ki jih je morala opravljati v obdobju podaljšanja, ugotovitev Komisije (glej uvodno izjavo 195), da zgolj tržne sile niso bile zadostne za izpolnitev potreb po javni storitvi, velja tudi za družbo Laziomar v celotnem obdobju podaljšanja. Družba Laziomar je bila dejansko edini gospodarski subjekt na večini poteh, na le eni poti (linija A3) pa storitve, ki jih je opravljala družba Vetor, niso bile enakovredne v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in cene, zato niso v celoti zadostile potrebam po javni storitvi, ki jo je morala opravljati družba Laziomar na podlagi prvotne pogodbe (kot je bila podaljšana).

(296) Nazadnje, Italija se je ob upoštevanju načrtovane privatizacije in za zagotovitev neprekinjenosti javnih storitev, ki so se opravljale na podlagi prvotne pogodbe, odločila podaljšati to pogodbo brez sprememb, razen spremembe v metodologiji izračuna nadomestila, ki se uporablja od leta 2010 naprej. Komisija se strinja, da povpraševanju uporabnikov (kot je opisano v uvodih izjavah 291, 292 do 293) ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe, ki bi veljala za vse gospodarske subjekte, ki opravljajo storitev na zadevnih poteh. Družba Laziomar je bila namreč na večini poteh edini gospodarski subjekt (glej npr. uvodno izjavo 188), na poteh, kjer ni bila, pa ponudba, ki jo je zagotavljal drug gospodarski subjekt, ni izpolnjevala zahtev glede rednosti, neprekinjenosti, zmogljivosti in dostopne cene. Poleg tega se z opravljanjem storitev na večini poti (če ne na vseh) zlasti v nizki sezoni ustvarja izguba, zato se brez nadomestila za javne storitve najverjetneje sploh ne bi opravljale. Komisija tudi priznava, da je bilo ob upoštevanju postopka privatizacije družbe Laziomar podaljšanje obstoječega javnega naročila storitev edini način, da se zagotovi neprekinjenost javnih storitev do konca te privatizacije.

(297) Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za katere je pooblastila družbo Laziomar, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena. Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepih iz let 2011 in 2012, so torej odpravljeni.

5.3.3 *Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila*

(298) Kot je navedeno v oddelku 2.3 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, pojem storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU pomeni, da je bilo zadevno podjetje pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več uradnimi akti.

(299) V navedenih aktih mora biti navedeno zlasti:

— konkretna narava obveznosti javne službe in njeno trajanje,

— zadevno podjetje in ozemlje,

— narava izključnih pravic,

— parametri za izračun, nadzor in pregled nadomestila,

— dogovori za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo.

(300) Komisija je v sklepih iz let 2011 in 2012 izrazila dvome, da je v aktu o pooblastitvi celovito opisana narava obveznosti javne službe, za izvajanje katerih je bila v obdobju podaljšanja pooblaščena družba Laziomar. Komisija je kljub temu tudi opozorila, da se lahko različni elementi pooblastitve navedejo v več aktih, ne da bi se pri tem dvomilo o ustreznosti opredelitve obveznosti. V obdobju podaljšanja je akt o pooblastitvi družbe Laziomar vključeval prvotno pogodbo (kakor je bila sčasoma spremenjena in podaljšana), petletne načrte, ki zajemajo obdobji 2000–2004 in 2005–2008, vrsto *ad hoc* sklepov Italije, direktivo odbora CIPE in zakon iz leta 2009.

(301) Ob upoštevanju tega Komisija najprej ugotavlja, da je prvotna pogodba (kakor je bila spremenjena v daljšem obdobju), ki je jedro akta o pooblastitvi družbe Laziomar, ostala v celoti veljavna do konca privatizacije na podlagi vrste zakonodajnih odlokov (glej uvodno izjavo 278). V teh pravnih aktih je določeno, da je bila družba Laziomar pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe do konca njene privatizacije.

(302) V skladu s prvotno pogodbo so v petletnih načrtih določeni poti in pristanišča, kjer je treba zagotavljati storitve, vrsta in zmogljivost plovil, ki naj bi se uporabljala za zadevne pomorske povezave, pogostost storitve ter prevoznine, ki naj bi se plačevale, vključno s subvencioniranimi prevozninami, zlasti za prebivalce otoških regij. Čeprav načrti za obdobje 2005–2008 niso bili uradno sprejeti, se je načrt za obdobje 2000–2004 še naprej uporabljal brez sprememb glede obsega obveznosti javne službe. Zato so se določbe navedenega načrta v obdobju od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014 še naprej v celoti uporabljale. Do leta 2011 je bila prvotna shema prevoznin, ki je bila določena v prvotni pogodbi, spremenjena z več poznejšimi akti. Vendar v celotnem obdobju podaljšanja ni bil izdan noben medresorski odlok, ki bi dodatno spremenil prevoznine, ki naj bi jih zaračunavale družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da so bile obveznosti javne službe, ki jih je morala družba Laziomar izpolnjevati v obdobju podaljšanja, dovolj jasno opredeljene.

(303) Komisija je že v uvodnih izjavah 239 in 240 sklepa iz leta 2011 ugotovila, da so bila merila, potrebna za izračun zneska nadomestila, določena vnaprej in da so jasno opisana. Predvsem za leta od 2011 do 2013 prvotna pogodba (glej uvodno izjavo 46) vsebuje celovit in natančen seznam stroškovnih elementov, ki jih je treba upoštevati, ter metodologijo izračuna donosa vloženega kapitala za gospodarski subjekt. Ustrezna metodologija je določena v direktivi odbora CIPE (glej uvodne izjave 47 do 57). Natančneje, v direktivi odbora CIPE so podrobno opisani stroškovni elementi, ki so bili upoštevani, in donos na vloženi kapital. Nazadnje, zakon iz leta 2009 vključuje najvišji znesek nadomestila v višini 10 030 606 EUR na leto, ki se uporablja od leta 2010 naprej. V prvotni pogodbi je bilo tudi določeno, da naj bi se nadomestilo plačalo v obrokih, s čimer se je zagotovilo, da je nadomestilo temeljilo na dejanskih stroških in prihodkih, ki nastanejo zaradi opravljanja javne storitve. Tako bi se prekomerna nadomestila lahko odkrila in enostavno preprečila. Država bi nato po potrebi od družbe Laziomar izterjala prekomerno nadomestilo.

(304) Na podlagi tega Komisija meni, da so bili za obdobje podaljšanja prvotne pogodbe v aktih o pooblastitvi določeni jasna opredelitev obveznosti javne službe, trajanje, zadevno podjetje in ozemlje, merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev in vračilo prekomernega nadomestila, kot je določeno v okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

5.3.4 *Trajanje obdobja pooblastitve*

(305) Kot je navedeno v odstavku 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, mora biti „[t]rajanje obdobja pooblastitve […] utemeljeno z navedbo objektivnih meril, kot je potreba po amortizaciji neprenosljivih stalnih sredstev. Trajanje obdobja pooblastitve načeloma ne sme biti daljše od obdobja, potrebnega za amortizacijo najpomembnejših sredstev, ki so potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena."

(306) Italija je navedla, da je bilo trajanje podaljšanja določeno ob sklicevanju na obdobje, ki je potrebno za amortizacijo sredstev, potrebnih za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Natančneje, skupno trajanje prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana, je nekaj več kot 24 let. Plovila so najpomembnejše sredstvo, potrebno za opravljanje javnih storitev. Amortizacijska doba za plovila, ki se uporabljajo za trajektne storitve, je običajno dolga in lahko preseže 25 let.

(307) Italija je Komisiji predložila amortizacijsko vrednost plovil družbe Laziomar za obdobje 2011–2013. Komisija ugotavlja, da so bila štiri plovila družbe Laziomar, ko je ta 1. junija 2011 začela opravljati storitev na poteh Pontinskega otočja na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, stara povprečno 24 let.

(308) Komisija ugotavlja, da je bilo podaljšanje obdobja za dve leti in pol nujno za zagotovitev neprekinjenosti javne storitve do konca postopka privatizacije. Poleg tega je ob upoštevanju povprečne starosti plovil, povprečne dolžine amortizacije plovil, ki se na splošno uporabljajo za trajektne storitve, pobud za posodobitev, predvidenih v skladu z določbami javnega naročila storitev, in uporabe novih plovil (glej uvodno izjavo 243) sklenila, da je obdobje trajanja akta o pooblastitvi dovolj utemeljeno in da je odstavek 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena upoštevan.

5.3.5 *Skladnost z Direktivo 2006/111/ES* ([86])

(309) V skladu z odstavkom 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 bo „[p]omoč [...] veljala za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) Pogodbe samo, kadar podjetje, če je primerno, spoštuje Direktivo 2006/111/ES o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij".

([86]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

(310) Odstavek 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 nadalje določa, da: „[k]adar podjetje opravlja dejavnosti znotraj in zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, se v internih računovodskih izkazih stroški in prejemki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, prikazujejo ločeno od tistih, ki so povezani z drugimi storitvami, v skladu z načeli iz odstavka 31“.

(311) Italija je potrdila, da je bila družba Laziomar dejavna le na področju opravljanja javnih storitev na podlagi prvotne pogodbe.

(312) Zato Komisija meni, da se odstavek 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne uporablja.

5.3.6 *Znesek nadomestila*

(313) V odstavku 21 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je navedeno, da „[z]nesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti javne storitve, vključno z zmernim dobičkom“.

(314) V zadevnem primeru nadomestilo pomeni nezakonito pomoč, ki je bila dodeljena pred začetkom njene veljavnosti, v odstavku 69 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 pa je izrecno določeno, da se za namene ocene državne pomoči ne zahteva uporaba metodologije za določitev neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti (net avoided cost – metodologija NAC). Namesto tega se lahko uporabijo druge metode za izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kot je metodologija na podlagi razporeditve stroškov. V skladu s to metodologijo bi se neto stroški izračunali kot razlika med stroški in prihodki imenovanega izvajalca pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, kot je določeno in predvideno v aktu o pooblastitvi. V odstavkih 28 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je podrobneje opisano, kako je treba uporabljati to metodologijo.

(315) Komisija je v sklepih iz let 2011 in 2012 izrazila dvom glede 6,5-odstotne premije za tveganje, ki se je uporabljala od leta 2010. Komisija je zlasti dvomila o tem, ali ta premija izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da na prvi pogled družba Toremar ne prevzema tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem takih storitev.

(316) Premija za tveganje v višini 6,5 % naj bi se uporabila za določanje donosa kapitala na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC). Kot pa je že bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 136, 137 in 138, je Italija pojasnila, da je bila sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna, tako da se je uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ker je bil z zakonom iz leta 2009 znesek nadomestila omejen.

(317) V zvezi s tem bi lahko Komisija na podlagi računovodskih izkazov po posameznih poteh, ki jih je predložila Italija in kot so združeni v preglednici 13, preverila, da je bilo nadomestilo za javne storitve za leta 2011, 2012 in 2013 za 70 650 EUR višje od neto stroškov storitve (brez kakršnega koli donosa kapitala):

Preglednica 13

Neto stroški javnih storitev, ki jih je družba Laziomar opravljala v obdobju 2011–2013

(v EUR)

Naloge družbe Laziomar v okviru javne službe	2011	2012	2013	Vse skupaj
Prihodki skupaj	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Stroški skupaj	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Amortizacije	114 836	274 044	352 229	741 109
= Neto stroški javnih storitev	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Donos kapitala (6,5 %)	0	0	0	0

= Upravičene do nadomestila	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Dejansko nadomestilo	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Prekomerno/ premajhno nadomestilo	149 484	– 192 047	113 213	70 650

(318) Komisija upošteva dejstvo, da je družba Laziomar začela opravljati storitev na poteh v Pontinskem otočju 1. junija 2011, takoj po prenosu teh poti z dežele Kampanija in družbe Caremar na deželo Lacij in družbo Laziomar (glej uvodne izjave 4, 32 in 33). Zato finančnega postopka iz leta 2011, ki je pokazal pozitivno razliko v znesku 149 484 EUR, ni mogoče v celoti pripisati družbi Laziomar in ni reprezentativen za dejanske rezultate družbe Laziomar. Za proračunski leti 2012 in 2013, ki sta v celoti pripisani družbi Laziomar, je skupna razlika med upravičenim in dejanskim nadomestilom negativna (– 78 834 EUR).

(319) Komisija je preverila tudi izračune, ki jih je Italija predložila glede donosnosti vloženega kapitala na podlagi 6,5-odstotne pavšalne stopnje. Ker je donos za obdobje 2011–2013 negativen (glej uvodno izjavo 138), so v preglednici 13 za izračun neto stroškov javne storitve navedene vrednosti donosa nič. Zato Komisija ob upoštevanju teh negativnih rezultatov ugotavlja, da je v primeru triletnega finančnega postopka pozitivna razlika v znesku 70 650 EUR, ki predstavlja le 0,2 % nadomestila, dejansko plačanega družbi Laziomar, zajeta v 6,5-odstotni pavšalni stopnji in ne pomeni prekomernega nadomestila. Poleg tega 0,2-odstotna stopnja donosa (ali 20 bazičnih točk) ne presega zadevne menjalne obrestne mere s prišteto premijo 100 bazičnih točk, ki se v skladu z odstavkom 36 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 v vsakem primeru šteje za razumno.

(320) Države članice morajo v skladu s odstavkom 49 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 zagotoviti, da zaradi nadomestila, dodeljenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, podjetja ne prejmejo prekomernega nadomestila (kot je opredeljeno v odstavku 47 navedenega okvira). Med drugim morajo države članice na zahtevo Komisije predložiti dokaze. Izvajati morajo tudi redna preverjanja ali zagotoviti izvajanje takih preverjanj ob koncu obdobja pooblastitve, v vsakem primeru pa ne manj pogosto kot vsaka tri leta.

(321) Komisija je v okviru tretjega merila iz sodbe v zadevi Altmark že ocenila, da je bila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ki bi ga družba Laziomar lahko predvidela, v skladu s tveganji, ki jih je imela pri opravljanju javnih storitev na podlagi novega javnega naročila storitev (glej uvodne izjave 211 do 216). Poleg tega Komisija ponovno poudarja, da je Italija za poenostavitev izračuna uporabila pavšalno stopnjo donosa kapitala.

(322) Komisija ugotavlja, da so v predloženi direktivi odbora CIPE upoštevane nekatere tržne vrednosti, ki se uporabljajo v sektorju pomorske kabotaže. V njej so določeni upravičeni stroški za namene obveznosti javne službe ter načela za izračun stopnje donosa kapitala na podlagi informacij, pogojev in tveganj, pomembnih za ta sektor.

(323) Poleg tega je Komisija, kot je že pojasnjeno v uvodni izjavi 214, v okviru ocene novega javnega naročila storitev na podlagi tretjega merila iz sodbe v zadevi Altmark ugotovila, da je bila leta 2013 (in tudi v celotnem obdobju 2011–2013) mediana donosa kapitala, ki jo je ustvarila referenčna skupina izbranih trajektnih prevoznikov, ki so ponujali pomorske povezave v Italiji ali med Italijo in drugimi državami članicami, na splošno podobna 6,5-odstotnemu donosu kapitala družbe Laziomar.

(324) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da 6,5-odstotni donos kapitala ostaja na razumni ravni.

(325) Italija je nazadnje predložila potrebne dokaze, da so bila opravljena vsa redna preverjanja za zagotovitev, da znesek nadomestila ni presegel neto stroškov storitve. Poleg tega Komisija opozarja, da se nadomestilo plačuje v obrokih (glej uvodno izjavo 45), končno izplačilo pa na podlagi dejanskih stroškov in prihodkov v zadevnem letu. S tem se zagotovi, da znesek nadomestila ne preseže neto stroškov storitve.

(326) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da znesek nadomestila, dodeljenega družbi Laziomar med podaljšanjem prvotne pogodbe, ni pripeljal do prekomernega nadomestila in da so izpolnjene veljavne zahteve iz oddelka 2.8 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

5.3.7 *Prednostni privez*

(327) Člen 19-ter, odstavek 21, zakona iz leta 2009 jasno določa, da je bil prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Laziomar. Če družbe, ki so pooblaščene za obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi dejansko morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za potrošnike. Redni vozni redi so dejansko potrebni za izpolnjevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Glede na to, da so časi odhodov za poti, na katerih se opravlja javna storitev, določeni v pogodbi, je prednostni privez nujen za zagotavljanje, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe.

(328) Glede na navedeno Komisija meni, da je bil ta ukrep družbi Laziomar dodeljen, da bi lahko izvajala obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej oddelek 5.3.2). Poleg tega je Italija potrdila, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev.

(329) Komisija je že podrobno ocenila združljivost storitve splošnega gospodarskega pomena in povezanega nadomestila za družbo Laziomar med podaljšanjem prvotne pogodbe (glej oddelke 5.3.2 do 5.3.6). Zato meni, da lahko oceno združljivosti prednostnega priveza omeji na ugotavljanje, ali bi iz tega ukrepa lahko izhajalo prekomerno nadomestilo ali ne.

(330) Komisija meni, da bi bila morebitna denarna prednost pri prednostnem privezu omejena (glej uvodno izjavo 162). Zato bi bilo tudi tveganje prekomernega nadomestila, ki izhaja iz ukrepa, omejeno. Če bi se s tem ukrepom zmanjšali operativni stroški ali povečali prihodki izvajalca javne storitve, bi bilo to tudi v celoti izraženo v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. Zato so pregledi prekomernega nadomestila, ki so se uporabljali za družbo Laziomar, kot je opisano v oddelku 5.3.6, ustrezni tudi za odkrivanje morebitnega prekomernega nadomestila, ki izhaja iz prednostnega priveza.

(331) Komisija torej ugotavlja, da je prednostni privez, ki je neločljivo povezan z javnimi storitvami, ki jih opravlja družba Laziomar, združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

5.3.8 *Sklepna ugotovitev*

(332) Komisija na podlagi ocene iz uvodnih izjav 278 do 331 ugotavlja, da sta nadomestilo, dodeljeno družbi Laziomar za opravljanje pomorskih storitev, za katere velja podaljšanje prvotne pogodbe od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014, in prednostni privez skladna z veljavnimi pogoji iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ter sta torej združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106 PDEU.

6. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(333) Komisija ugotavlja, da je Italija nezakonito izvajala ukrepe pomoči, ki se ocenjujejo, in s tem kršila člen 108(3) PDEU. Na podlagi navedene ocene je Komisija sklenila, da je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Laziomar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU. Ker je prednostni privez neločljivo povezan z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena s strani družbe Laziomar, je ta ukrep tudi združljiv z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU.

(334) Nadalje Komisija ugotavlja, da naslednji ukrepi ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU:

(a) nadomestilo, dodeljeno družbi Laziomar za opravljanje pomorskih storitev na podlagi nove pogodbe o opravljanju storitev za obdobje od 15. januarja 2014 do 14. januarja 2024 v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar in prednostnim privezom družbi Laziomar, ker izpolnjuje štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark;

(b) morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti s strani družbe Laziomar, saj družba Laziomar teh sredstev ni uporabila za navedeni namen;

(c) davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Laziomar in možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nadomestilo družbi Laziomar in prednostni privez za opravljanje pomorskih storitev na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe za obdobje od 1. junija 2011 do 14. januarja 2014 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Italija je dodelila pomoč družbi Laziomar v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Ta pomoč je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Oddaja novega javnega naročila storitev za obdobje od 15. januarja 2014 do 14. januarja 2024 v svežnju z dejavnostmi družbe Laziomar in prednostnim privezom družbi Laziomar ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 3

Družba Laziomar ni izkoristila možnosti začasne uporabe finančnih sredstev, ki so že bila dodeljena za nadgradnjo in posodobitev flote, za pokritje nujnih likvidnostnih potreb, kot je določeno z zakonom iz leta 2010. Zato ta ukrep ne pomeni državne pomoči družbi Laziomar v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 4

Davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Laziomar, kot so določene v zakonu iz leta 2010, ne pomenijo državne pomoči družbi Laziomar v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 5

Možnost uporabe sredstev sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena z zakonom iz leta 2010, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 30. septembra 2021

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
članica Komisije