DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/440

z dnia 8 lipca 2024 r.

w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy i region Kampanii na rzecz przedsiębiorstwa Caremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwa SNAV/Rifim

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 4656)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ([1]) i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) W dniu 5 października 2011 r., w następstwie kilku skarg ([2]) i wymiany informacji z władzami włoskimi ([3]), Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do szeregu środków przyjętych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia („decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r.") ([4]). Decyzją z dnia 7 listopada 2012 r., zmienioną w dniu 19 grudnia 2012 r. (zwaną dalej „decyzją o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.") ([5]), Komisja rozszerzyła zakres formalnego postępowania wyjaśniającego na pewne dodatkowe środki wsparcia publicznego przyjęte na rzecz tych przedsiębiorstw.

([1]) Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18, i Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58.

([2]) W dniach 23 marca 2009 r., 9 grudnia 2009 r., 21 grudnia 2009 r., 6 stycznia 2010 r., 27 września 2010 r. i 12 października 2010 r. Komisja otrzymała sześć skarg dotyczących szeregu środków wsparcia przyjętych przez państwo włoskie na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, które obejmowały przedsiębiorstwa przewozowe Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia"), Adriatica S.p.A. („Adriatica"), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. („Caremar"), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. („Saremar"), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar"), oraz Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar").

([3]) Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo Caremar, w dniu 29 lipca 2010 r. władze włoskie zgłosiły Komisji rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych wypłaconą w latach 2009 i 2010 przedsiębiorstwu Caremar przez państwo włoskie. Zgłoszenie i późniejszą wymianę informacji z władzami włoskimi, obejmującą między innymi zgłoszenie rekompensaty wypłaconej do końca 2011 r., zarejestrowano pod numerem sprawy N 338/2010. Środek został jednak następnie zarejestrowany jako pomoc niezgłoszona pod numerami sprawy SA 32014, SA 32015 i SA 32016, ponieważ wsparcia państwa udzielono, zanim Komisja mogła zająć stanowisko w sprawie jego zgodności z rynkiem wewnętrznym. W dniu 28 września 2011 r. Włochy poinformowały Komisję o zamiarze sprywatyzowania przedsiębiorstw regionalnych należących do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwa Caremar.

([4]) Decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. C 28 z 1.2.2012, s. 18). Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat środków będących przedmiotem postępowania.

([5]) Decyzja o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. C 84 z 22.3.2013, s. 58). Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat środków będących przedmiotem postępowania.

(2) Wyżej wspomniane formalne postępowanie wyjaśniające zostało już zamknięte przez Komisję w odniesieniu do przedsiębiorstw Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar i Laziomar w drodze odrębnych decyzji przyjętych dla każdego z tych przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia ([6]).

(3) W odniesieniu do przedsiębiorstwa Caremar decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r. dotyczyła następujących środków:

— rekompensat przyznanych z tytułu obsługi szeregu tras morskich w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2011 r.;

— pierwszeństwa przybijania do nabrzeża określonego w dekrecie z mocą ustawy nr 135 z dnia 25 września 2009 r. („dekret z mocą ustawy 135/2009") przekształconym w ustawę nr 166 z dnia 20 listopada 2009 r. („ustawa 166/2009");

— środków przewidzianych w dekrecie z mocą ustawy nr 125 z dnia 5 sierpnia 2010 r. („dekret z mocą ustawy 125/2010") przekształconym w ustawę nr 163 z dnia 1 października 2010 r. („ustawa 163/2010"); oraz

— procesu prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar.

(4) Włochy przedstawiły uwagi dotyczące środków objętych decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. w dniach 15 listopada 2011 r., 30 listopada 2011 r. i 16 marca 2012 r. Pismem z dnia 19 lipca 2012 r. władze włoskie przekazały dodatkowe informacje na temat prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar. Informacje te, zawierające szczegółowy opis warunków nałożonych przez władze włoskie na potencjalnych oferentów, nie zostały udostępnione Komisji w momencie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Władze włoskie przekazały dalsze informacje w dniu 4 października 2012 r. w następstwie wniosku o udzielenie informacji przesłanego przez Komisję w dniu 18 lipca 2012 r.

(5) W dniach 19 i 21 marca 2012 r. przedsiębiorstwo Caremar przedstawiło uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r., które zostały przekazane Włochom w dniu 26 marca 2012 r. W dniu 26 kwietnia 2012 r. Włochy potwierdziły, że podzielają uwagi przedsiębiorstwa Caremar.

(6) Komisja otrzymała również od kilku przedsiębiorstw uwagi i skargi dotyczące rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar z tytułu świadczenia usług w Zatoce Neapolitańskiej. Skargi te zostały potraktowane przez Komisję jako uwagi zainteresowanych stron w kontekście formalnego postępowania wyjaśniającego, ponieważ dotyczyły tego samego przedmiotu objętego decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r.

(7) W dniu 28 lutego 2012 r. przedsiębiorstwo Alilauro S.p.A. („Alilauro") złożyło skargę dotyczącą niezgodnej z prawem pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Caremar w wyniku przedłużenia początkowej umowy. W dniu 7 marca 2012 r. Alilauro złożyło uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

([6]) Decyzją Komisji (UE) 2018/261 z dnia 22 stycznia 2014 r. w sprawie środków pomocy SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) wdrożonych przez region Sardynii na rzecz spółki Saremar (Dz.U. L 49 z 22.2.2018, s. 22) Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do niektórych środków przyjętych przez region Sardynii na rzecz przedsiębiorstwa Saremar. Decyzją Komisji (UE) 2022/756 z dnia 30 września 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy i region Sardynii na rzecz przedsiębiorstwa Saremar (Dz.U. L 138 z 17.5.2022, s. 19) Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do pozostałych środków przyznanych przedsiębiorstwu Saremar. Decyzją Komisji (UE) 2020/1412 z dnia 2 marca 2020 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) wdrożonych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Compagnia Italiana di Navigazione (Dz.U. L 332 z 12.10.2020, s. 45) Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące środków przyznanych przedsiębiorstwu Tirrenia i jego nabywcy, przedsiębiorstwu Compagnia Italiana di Navigazione, na lata 2009–2020. Decyzją Komisji (UE) 2022/348 z dnia 17 czerwca 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy i region Toskanii na rzecz przedsiębiorstwa Toremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Moby (Dz.U. L 64 z 2.3.2022, s. 6) Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące środków przyznanych przedsiębiorstwu Toremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwu Moby S.p.A., na lata 2009–2023. Decyzją Komisji (UE) 2022/448 z dnia 17 czerwca 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstwa Siremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Società Navigazione Siciliana (Dz.U. L 97 z 24.3.2022, s. 1) Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące środków przyznanych przedsiębiorstwu Siremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwu Società Navigazione Siciliana, na lata 2009–2028. Decyzją Komisji (UE) 2022/1328 z dnia 30 września 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy i region Lacjum na rzecz przedsiębiorstwa Laziomar (Dz.U. L 200 z 29.7.2022, s. 154) Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące środków przyznanych przedsiębiorstwu Laziomar i jego nabywcy, przedsiębiorstwu Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., na lata 2011–2024.

(8) W dniu 29 lutego 2012 r. Komisja otrzymała uwagi od przedsiębiorstw Medmar Navi S.p.A. („Medmar") i Navigazione Libera del Golfo S.r.l. („NLG"), w dniu 1 marca 2012 r. od przedsiębiorstwa SNAV S.p.A. („SNAV") i stowarzyszenia Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei („ACAP") oraz w dniu 5 marca 2012 r. od przedsiębiorstwa Grandi Navi Veloci („GNV"). W dniu 16 marca 2012 r. Komisja przekazała Włochom uwagi przedstawione przez NLG, SNAV, ACAP i GNV, na które Włochy nie zareagowały pomimo monitu przesłanego władzom włoskim w dniu 1 października 2012 r. W dniu 19 marca 2012 r. Komisja przekazała uwagi przedsiębiorstwa Medmar Włochom, na które władze włoskie odpowiedziały w dniu 24 kwietnia 2012 r.

(9) W dniu 7 listopada 2012 r. w drodze decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja rozszerzyła postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłaconej wszystkim przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia do czasu zakończenia procesu prywatyzacji. W przypadku przedsiębiorstwa Caremar rozszerzenie dotyczyło następujących środków:

— rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar od dnia 1 stycznia 2012 r. na takich samych warunkach jak w 2011 r.;

— rekompensaty, która miała zostać wypłacona z tytułu świadczenia usługi publicznej w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi; oraz

— warunków nałożonych przez władze włoskie na potencjalnych oferentów w ramach procedury sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar;

— Włochy przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. w pismach z dnia 7 grudnia 2012 r. i 13 grudnia 2012 r.

(10) Komisja otrzymała również uwagi od przedsiębiorstw GNV w dniu 3 grudnia 2012 r., Medmar w dniach 29 lutego 2013 r. i 5 marca 2013 r., NLG w dniu 5 marca 2013 r. oraz Alilauro w dniu 13 marca 2013 r.

(11) W dniach 26 lutego 2013 r., 12 marca 2013 r. i 12 kwietnia 2013 r. władze włoskie przekazały dodatkowe informacje dotyczące rekompensaty i prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar.

(12) W dniu 20 czerwca 2014 r. władze włoskie przekazały Komisji kopię decyzji regionalnego sądu administracyjnego Kampanii z dnia 28 maja 2014 r. stwierdzającej nieważność postępowania o udzielenie zamówienia na prywatyzację przedsiębiorstwa Caremar. Władze włoskie poinformowały Komisję, że odwołanie od tej decyzji regionalnego sądu administracyjnego Kampanii było rozpatrywane przez włoską Radę Stanu. W dniu 10 lutego 2015 r. włoska Rada Stanu uchyliła decyzję regionalnego sądu administracyjnego Kampanii z dnia 28 maja 2014 r. i potwierdziła ostateczne udzielenie zamówienia na przedsiębiorstwo Caremar przedsiębiorstwu SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim").

(13) W dniu 15 lipca 2015 r. przedsiębiorstwo Marworld Ship Management and Service S.p.A. („Marworld") przedłożyło Komisji skargę dotyczącą procedury prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar ([7]). Ponieważ skarga dotyczyła przedmiotu objętego decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. i decyzją o rozszerzeniu postępowania z 2012 r., Komisja potraktowała ją jako uwagi zainteresowanych stron w kontekście formalnego postępowania wyjaśniającego.

([7]) Komisja zarejestrowała skargę pod numerem sprawy SA.42685.

(14) W latach 2014–2019 Komisja skoncentrowała się na formalnym postępowaniu wyjaśniającym dotyczącym pozostałych przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia, nadając priorytet przedsiębiorstwom Saremar ([8]) i Tirrenia ([9]), zgodnie z wnioskiem władz włoskich. Postępowanie wyjaśniające doprowadziło do przyjęcia w latach 2014–2022 ostatecznych decyzji dotyczących przedsiębiorstw Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar i Laziomar (zob. motyw 2). Jednocześnie w dniu 2 marca 2020 r. Komisja zakończyła postępowanie wyjaśniające dotyczące przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia innych niż przedsiębiorstwo Tirrenia, w tym Caremar, w odniesieniu do lat 1992–2008 ([10]).

(15) W dniach 25 stycznia 2018 r., 14 marca 2019 r., 10 sierpnia 2021 r. i 8 grudnia 2022 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o dodatkowe informacje dotyczące przedsiębiorstwa Caremar. Władze włoskie przekazały te informacje w dniach 9 maja 2018 r., 31 maja 2019 r., 14 czerwca 2019 r., 1 października 2021 r., 27 grudnia 2022 r. i 3 lutego 2023 r. Ponadto w okresie od października 2022 r. do maja 2023 r. miało miejsce kilka nieformalnych wymian korespondencji pocztą elektroniczną z władzami włoskimi.

(16) W dniu 29 maja 2024 r. Włochy wyjątkowo zgodziły się zrzec się swoich praw wynikających z art. 342 TFUE w związku z art. 3 rozporządzenia 1/1958 ([11]) oraz zgodziły się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

(17) Niniejsza decyzja zamyka formalne postępowanie wyjaśniające wszczęte decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. i rozszerzone decyzją o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. w odniesieniu do części dotyczącej środków przyznanych przedsiębiorstwu Caremar i jego nabywcy, tj. tymczasowemu związkowi przedsiębiorstw SNAV/Rifim.

2. **PRZEBIEG PROCEDURY**

(18) Przedsiębiorstwo Caremar świadczy usługi transportu morskiego głównie między Włochami kontynentalnymi (Neapol, Sorrento i Pozzuoli) a wyspami Zatoki Neapolitańskiej (Capri, Ischia, Procida), a do dnia 1 czerwca 2011 r. również między Włochami kontynentalnymi (Formia i Anzio) a wyspami Ponza i Ventotene w archipelagu Wysp Poncjańskich.

(19) Usługi te były świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar w ramach zamówień publicznych na usługi z obowiązkiem świadczenia usług publicznych. Niniejsza decyzja obejmuje usługi transportu morskiego świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar w oparciu o: (i) zamówienie publiczne na usługi, które miało wygasnąć z końcem 2008 r. („początkowa umowa"), przedłużone na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r.; oraz (ii) nowe zamówienie publiczne na usługi obejmujące okres od dnia 16 lipca 2015 r. do dnia 15 lipca 2024 r.

([8]) Pismem z dnia 14 maja 2013 r. region Sardynii zwrócił się do Komisji o oddzielenie od formalnego postępowania wyjaśniającego, wszczętego decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. i rozszerzonego decyzją o rozszerzeniu postępowania z 2012 r., środków dotyczących przedsiębiorstwa Saremar oraz o priorytetowe potraktowanie tych środków, w szczególności ze względu na zbliżającą się prywatyzację przedsiębiorstwa.

([9]) W nocie z dnia 2 sierpnia 2017 r. władze włoskie zwróciły się do Komisji o priorytetowe zakończenie postępowania wyjaśniającego dotyczącego przedsiębiorstwa Tirrenia i jego nabywcy przedsiębiorstwa CIN w świetle niektórych klauzul w umowie sprzedaży zawartej z przedsiębiorstwem CIN. Ponadto spośród wszystkich nowych umów o zamówienia publiczne na usługi zawartych z nabywcami przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia umowa z przedsiębiorstwem CIN wygasała jako pierwsza.

([10]) Decyzja Komisji (UE) 2020/1411 z dnia 2 marca 2020 r. w sprawie pomocy państwa nr C 64/99 (ex NN 68/99) wdrożonej przez Włochy na rzecz przedsiębiorstw żeglugowych Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (Grupa Tirrenia) (Dz.U. L 332 z 12.10.2020, s. 1).

([11]) Rozporządzenie nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. 17 z 6.10.1958, s. 385).

(20) Od dnia 1 sierpnia 2012 r. do dnia 15 lipca 2015 r. przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi transportu morskiego na podstawie umowy o zamówienie publiczne na usługi podpisanej między regionem Kampanii a przedsiębiorstwem Caremar w dniu 19 grudnia 2012 r. („umowa pomostowa") ([12]). Umowa ta przewidywała kontynuację usług świadczonych przez przedsiębiorstwo Caremar w okresie przedłużenia początkowej umowy w Zatoce Neapolitańskiej od dnia 1 sierpnia 2012 r. (tj. od dnia, w którym przestało obowiązywać przedłużenie początkowej umowy przewidziane w ustawie 163/2010). Początkowo umowa pomostowa miała wygasnąć w dniu 31 grudnia 2012 r., ale została przedłużona po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2013 r., a następnie na mocy różnych decyzji wykonawczych regionu Kampanii ([13]) do dnia 15 lipca 2015 r., tj. do dnia zakończenia procesu prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar i wejścia w życie nowego zamówienia publicznego na usługi z nabywcą przedsiębiorstwa Caremar. Umowa pomostowa nie wchodzi w zakres formalnego postępowania wyjaśniającego objętego decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. i decyzją o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. ([14]), w związku z czym Komisja nie ocenia jej w niniejszej decyzji.

(21) Działalność przedsiębiorstwa Caremar ogranicza się do świadczenia usług publicznych transportu morskiego powierzonych przez władze włoskie, a mianowicie usług objętych najpierw przedłużoną początkową umową, umową pomostową, a następnie nową umową o zamówienie publiczne na usługi.

(22) Grupa Tirrenia należała do Włoch za pośrednictwem przedsiębiorstwa Fintecna ([15]) i początkowo obejmowała sześć przedsiębiorstw, mianowicie przedsiębiorstwa Tirrenia, Adriatica S.p.A. („Adriatica"), Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Przedsiębiorstwa te świadczyły usługi transportu morskiego na podstawie odrębnych umów o zamówienie publiczne na usługi zawartych z Włochami w 1991 r., obowiązujących przez 20 lat od stycznia 1989 r. do grudnia 2008 r. Przedsiębiorstwo Fintecna posiadało 100 % kapitału podstawowego przedsiębiorstwa Tirrenia, które z kolei posiadało całościowy udział w przedsiębiorstwach regionalnych Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar. Przedsiębiorstwo Adriatica, które w przeszłości obsługiwało szereg tras między Włochami a Albanią, Chorwacją, Grecją i Czarnogórą, połączyło się z przedsiębiorstwem Tirrenia w 2004 r.

(23) Celem tych zamówień publicznych na usługi było zagwarantowanie regularności i niezawodności usług transportu morskiego na przedmiotowych trasach. W tym celu Włochy przyznały przedsiębiorstwom należącym do grupy Tirrenia rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach tych zamówień publicznych na usługi.

(24) W art. 1 początkowej umowy przewidziano, że obsługiwane porty, rodzaj statków, które mają być wykorzystywane, oraz wymagana częstotliwość usług powierzonych przedsiębiorstwu Caremar muszą być szczegółowo określone za pomocą planów pięcioletnich. Ostatnim formalnie zatwierdzonym planem pięcioletnim dotyczącym przedsiębiorstwa Caremar jest plan dotyczący lat 2000–2004, natomiast plan dotyczący lat 2005–2008 został sporządzony, lecz nigdy nie został formalnie zatwierdzony przez właściwe ministerstwa. Władze włoskie wyjaśniły, że planowanie długoterminowe nie było już możliwe ze względu na brak budżetowania wymaganych środków, a zamiast tego rząd podejmował decyzje *ad hoc*.

([12]) Region Kampanii decyzją nr 502 z dnia 21 września 2012 r. zezwolił na zawarcie umowy pomostowej z przedsiębiorstwem Caremar, a dekretem zarządu regionu nr 314 z dnia 19 grudnia 2012 r. zatwierdził umowę pomostową.

([13]) Umowa pomostowa była kilkukrotnie przedłużana do czasu zakończenia procesu prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar (mianowicie decyzją zarządu regionu nr 191 z dnia 18 czerwca 2013 r. do dnia 31 grudnia 2013 r.; decyzją zarządu regionu nr 632 z dnia 27 grudnia 2013 r. do dnia 28 lutego 2014 r.; decyzją zarządu regionu nr 60 z dnia 28 lutego 2014 r. do dnia 30 kwietnia 2014 r.; decyzją zarządu regionu nr 123 z dnia 29 kwietnia 2014 r. do dnia 30 czerwca 2014 r.; decyzją zarządu regionu nr 243 z dnia 27 czerwca 2014 r. do dnia 31 grudnia 2014 r.; decyzją zarządu regionu nr 697 z dnia 23 grudnia 2014 r. do dnia 31 marca 2015 r. oraz decyzją zarządu regionu nr 161 z dnia 28 marca 2015 r. najpóźniej do dnia 31 lipca 2015 r.). Ustawą nr 228 z dnia 24 grudnia 2012 r. Włochy zezwoliły na wypłatę na rzecz regionu Kampanii środków niezbędnych do zagwarantowania ciągłości terytorialnej usług transportu morskiego na obszarze regionalnym do czasu zakończenia procesu prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar.

([14]) Zob. motywy 54 i 55 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.

([15]) Przedsiębiorstwo Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) w całości należy do włoskiego ministerstwa gospodarki i finansów i specjalizuje się w zarządzaniu procesami własnościowymi i prywatyzacyjnymi, jak również zajmuje się projektami mającymi na celu zracjonalizowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw zmagających się z problemami branżowymi, finansowymi lub organizacyjnymi.

(25) Komisja oceniła już początkową umowę między Włochami a przedsiębiorstwem Caremar w decyzji (UE) 2020/1411 ([16]) kończącej postępowanie w sprawie pomocy państwa w odniesieniu do przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia innych niż przedsiębiorstwo Tirrenia w latach 1992–2008 ([17]). W decyzji tej Komisja stwierdziła, że pomoc przyznana przedsiębiorstwu Caremar na świadczenie usług morskiego transportu kabotażowego stanowi istniejącą pomoc.

(26) Świadczone przez przedsiębiorstwo usługi morskiego transportu kabotażowego mają zasadniczo na celu zapewnienie społecznościom lokalnym swobody poruszania się i były porównywalne z siecią przewozów podmiejskich ze względu na częstotliwość i rozkład, w szczególności w odniesieniu do połączeń w rejonie Zatoki Neapolitańskiej.

3. ŚRODKI OBJĘTE FORMALNYM POSTĘPOWANIEM WYJAŚNIAJĄCYM

(27) Formalne postępowanie wyjaśniające objęte decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. i decyzją o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. w odniesieniu do przedsiębiorstwa Caremar dotyczy następujących środków:

a) rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar z tytułu świadczenia usług transportu morskiego na podstawie przedłużonej początkowej umowy (tj. od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r.);

b) pierwszeństwa przybijania do nabrzeża określonego w ustawie 166/2009;

c) środków określonych w ustawie 163/2010;

d) prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar, w tym warunków nałożonych przez władze włoskie na potencjalnych oferentów w ramach postępowania dotyczącego sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar;

e) rekompensaty przyznanej z tytułu świadczenia usług transportu morskiego w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi.

3.1. Organizacja usług transportu morskiego przedsiębiorstwa Caremar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r.

3.1.1. *Obowiązek świadczenia usług publicznych*

(28) W art. 26 dekretu z mocą ustawy nr 207 z dnia 30 grudnia 2008 r. („dekret z mocą ustawy 207/2008"), przekształconego w ustawę nr 14 z dnia 27 lutego 2009 r. („ustawa 14/2009"), przewidziano przedłużenie obowiązywania początkowej umowy (a także zamówień publicznych na usługi powierzonych pozostałym przedsiębiorstwom należącym do grupy Tirrenia), która pierwotnie miała wygasnąć w dniu 31 grudnia 2008 r., o jeden rok, do dnia 31 grudnia 2009 r.

([16]) Decyzja Komisji (UE) 2020/1411 z dnia 2 marca 2020 r. w sprawie pomocy państwa nr C 64/99 (ex NN 68/99) wdrożonej przez Włochy na rzecz przedsiębiorstw żeglugowych Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (Grupa Tirrenia) (Dz.U. L 332 z 12.10.2020, s. 1).

([17]) W dniu 6 sierpnia 1999 r. Komisja wszczęła postępowanie przewidziane w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do rekompensaty wypłaconej sześciu przedsiębiorstwom należącym do grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Caremar. Na etapie postępowania władze włoskie wystąpiły o podzielenie sprawy grupy Tirrenia w taki sposób, aby można było się skoncentrować na wydaniu ostatecznej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Tirrenia. Wniosek ten wynikał z zamiaru przystąpienia przez władze włoskie do prywatyzacji grupy, poczynając od przedsiębiorstwa Tirrenia, oraz z chęci przyspieszenia tego procesu w odniesieniu do tej spółki. Komisja zdecydowała, że może przychylić się do wniosku władz włoskich, a decyzją Komisji 2001/851/WE z dnia 21 czerwca 2001 r. w sprawie pomocy państwa przyznanej przedsiębiorstwu żeglugowemu Tirrenia di Navigazione przez Włochy (Dz.U. L 318 z 4.12.2001, s. 9) zamknęła postępowanie wszczęte w odniesieniu do pomocy przyznanej przedsiębiorstwu Tirrenia. Pomoc uznano za zgodną z rynkiem wewnętrznym pod warunkiem wypełnienia przez władze włoskie określonych zobowiązań. Decyzją Komisji 2005/163/WE z dnia 16 marca 2004 r. w sprawie pomocy państwa wypłaconej przez Włochy przedsiębiorstwom żeglugowym Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia) (Dz.U. L 53 z 26.2.2005, s. 29) Komisja uznała rekompensatę przyznaną przez Włochy przedsiębiorstwu Caremar i pozostałym przedsiębiorstwom należącym do grupy Tirrenia (z wyjątkiem przedsiębiorstwa Tirrenia objętego decyzją Komisji 2001/851/WE) za częściowo zgodną z rynkiem wewnętrznym, częściowo zgodną pod warunkiem wypełnienia szeregu zobowiązań przez władze włoskie oraz częściowo niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Sąd stwierdził nieważność decyzji 2005/163/WE wyrokiem z dnia 4 marca 2009 r. (sprawy połączone), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA i inni (T-292/04) oraz Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04)/Komisja Wspólnot Europejskich, ECLI:EU:T:2009:48. W celu wykonania tego wyroku Komisja wznowiła formalne postępowanie wyjaśniające, które zostało ostatecznie zakończone decyzją Komisji (UE) 2020/1411.

(29) Art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy 135/2009, przekształconego w ustawę 166/2009, stanowił, że w związku z prywatyzacją przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia udziały przedsiębiorstwa Caremar zostaną nieodpłatnie przeniesione ze spółki dominującej Tirrenia do regionu Kampanii. Następnie region Kampanii miał przenieść do regionu Lacjum działalność przedsiębiorstwa Caremar obsługującą połączenia transportowe z Wyspami Ponckańskimi niezależnie pod nazwą Laziomar ([18]).

(30) W art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy 135/2009, przekształconego w ustawę 166/2009, określono również, że do dnia 31 grudnia 2009 r. państwo włoskie oraz przedsiębiorstwa Tirrenia i Siremar uzgodnią nowe zamówienia publiczne na usługi. Podobnie usługi regionalne miały zostać przewidziane w projektach umów o zamówienie publiczne na usługi, które miały zostać uzgodnione pomiędzy władzami regionalnymi Sardynii i Toskanii a przedsiębiorstwami Saremar i Toremar odpowiednio do 31 grudnia 2009 r. oraz pomiędzy regionem Kampanii a przedsiębiorstwem Caremar – do 28 lutego 2010 r. Projekty nowych zamówień publicznych na usługi miały zostać objęte przetargiem wraz z samymi przedsiębiorstwami i zawarte z nabywcami po zakończeniu prywatyzacji każdego z tych przedsiębiorstw ([19]).

(31) W tym celu, w odniesieniu do przedsiębiorstwa Caremar, w art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy 135/2009, przekształconego w ustawę 166/2009, dodatkowo przedłużono początkową umowę na okres od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 30 września 2010 r.

(32) W art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy 135/2009, przekształconego w ustawę 166/2009, określono również stałe pułapy rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych od dnia 1 stycznia 2010 r. (w ramach przedłużenia początkowej umowy oraz w ramach nowych zamówień publicznych na usługi). W przypadku przedsiębiorstwa Caremar pułap ten został ustalony na łączną kwotę 29 869 832 EUR ([20]).

(33) W art. 1 ust. 5-bis dekretu z mocą ustawy 125/2010, przekształconego w ustawę 163/2010, przewidziano dalsze przedłużenie początkowej umowy na okres od 1 października 2010 r. do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar, co nastąpiło odpowiednio 19 lipca 2012 r. i 31 lipca 2012 r. W związku z tym w odniesieniu do przedsiębiorstwa Caremar przedłużona początkowa umowa miała zastosowanie do dnia 31 lipca 2012 r.

(34) Trasy objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar w ramach przedłużonej początkowej umowy obejmowały:

a) w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. osiem tras w Zatoce Neapolitańskiej (Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Neapol, Procida/Pozzuoli) – w tym okresie obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar uległ jedynie bardzo niewielkim zmianom w zakresie częstotliwości i rozkładów połączeń (jak podsumowano w motywie 39); oraz

b) w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 maja 2011 r. ([21]) trzy trasy w archipelagu Wysp Ponckańskich (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – w tym okresie obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w odniesieniu do tych tras pozostał bez zmian.

([18]) Przeniesienie to sformalizowano w dniu 1 czerwca 2011 r.

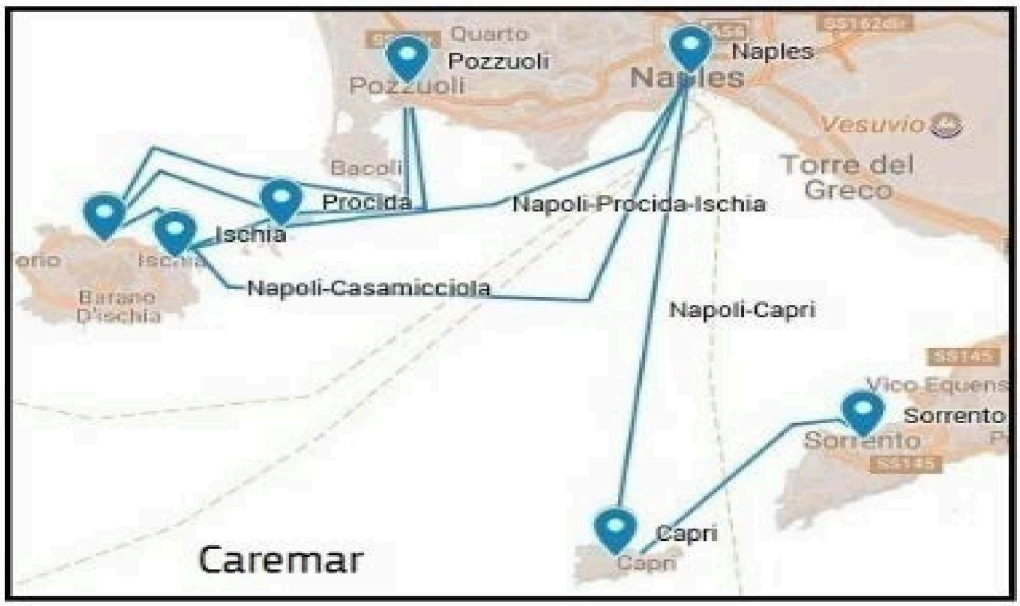
([19]) Art. 19-*ter* ust. 10 ustawy 166/2009.

([20]) Z czego 19 839 226 EUR od Kampanii i 10 030 606 EUR od Lazio.

([21]) Od dnia 1 czerwca 2011 r. trasy te były obsługiwane przez nowo utworzone przedsiębiorstwo Laziomar. Komisja oceniła rekompensatę przyznaną przedsiębiorstwu Laziomar z tytułu obsługi tych tras w okresie od dnia 1 czerwca 2011 r. do dnia 14 stycznia 2024 r. w decyzji z dnia 30 września 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) wdrożonych przez Włochy i region Lacjum na rzecz przedsiębiorstwa Laziomar (Dz.U. L 200 z 29.7.2022, s. 154), zob. przypis 6.

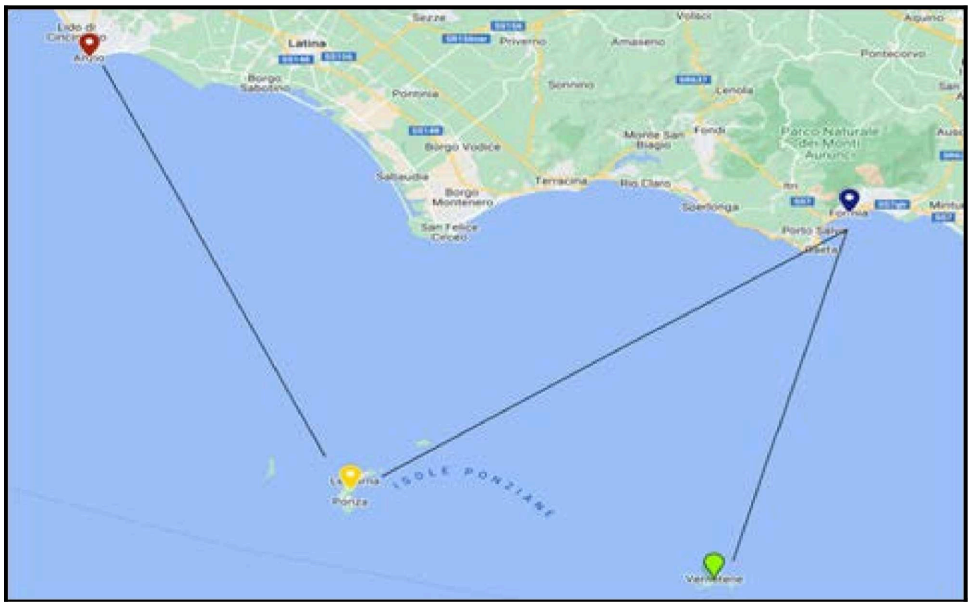
Rysunek 1

Trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar w Zatoce Neapolitańskiej w latach 2009–2012



Rysunek 2

Trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar w archipelagu Wysp Poncjańskich w latach 2009–2011



(35) Obowiązki związane z trasami, o których mowa w motywie 34, były takie same jak obowiązki nałożone na przedsiębiorstwo Caremar na mocy początkowej umowy i pozostały niemal niezmienione, z wyjątkiem pewnych modyfikacji w zakresie częstotliwości i rozkładów połączeń wprowadzonych przez region Kampanii na przestrzeni lat w ramach dotyczących przybijania do nabrzeża (*quadri accosti*), zatwierdzonych i opublikowanych przez region Kampanii, w celu dostosowania oferty do popytu wśród użytkowników, jak wyjaśniono poniżej.

(36) W dniu 1 stycznia 2009 r., tj. w momencie pierwszego przedłużenia początkowej umowy ([22]), obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w odniesieniu do rodzaju statków, częstotliwości i rozkładów połączeń był taki sam jak obowiązek określony w początkowej umowie ([23]). W szczególności:

a) na trasie **Capri/Sorrento** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok osiem codziennych usług mieszanych (tj. przewozu pasażerów, pojazdów i przesyłek pocztowych) z wykorzystaniem szybkiego promu („TMV" ([24])) ([25]);

b) na trasie **Capri/Neapol** przedsiębiorstwo Caremar musiało przez cały rok świadczyć do/z Neapolu (Calata Massa) ([26]) sześć codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem TMV (50 minut podróży) / promu (1 godz. 20 min. podróży) ([27]). Ponadto przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć osiem dodatkowych usług mieszanych w lecie: siedem z wykorzystaniem TMV/promu przez cały okres letni ([28]), a kolejną z wykorzystaniem TMV tylko w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 września ([29]);

c) na trasie **Ischia/Neapol** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok trzy codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu do Neapolu (Calata Massa) ([30]) i cztery codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu do/z Neapolu (Beverello) ([31]);

d) na trasie **Ischia/Procida/Neapol** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok czternaście codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu do/z Neapolu (Calata Massa) ([32]) oraz osiem codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu do/z Neapolu (Beverello) ([33]);

e) na trasie **Ischia/Procida/Pozzuoli** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok sześć codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu ([34]);

f) na trasie **Ischia/Procida** przedsiębiorstwo Caremar nie musiało świadczyć żadnych usług oprócz usług już świadczonych na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli;

g) na trasie **Procida/Pozzuoli**, oprócz rejsów, które miały być wykonywane na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli, przedsiębiorstwo Caremar musiało przez cały rok świadczyć dwie codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu ([35]);

([22]) Zgodnie z dekretem z mocą ustawy 207/2008 przekształconym w ustawę 14/2009, zob. motyw 28.
([23]) Decyzja zarządu regionu nr 548 z dnia 1 kwietnia 2007 r.
([24]) TMV to akronim „Traghetto Motonave Veloce".
([25]) Mianowicie z Capri do Sorrento (25 minut podróży) o godz. **7:00**, **8:40**, **13:40** i **18:15**; oraz z Sorrento na Capri (20 minut podróży) o godz. **7:45**, **9:25**, **14:30** i **19:00**.
([26]) Port w Neapolu ma kilka nabrzeży, z których najważniejsze to nabrzeże Calata Massa (dla TMV i promów) oraz nabrzeże Beverello (dla wodolotów).
([27]) Mianowicie z Neapolu na Capri o godz. **5:40** (TMV), **17:00** (TMV) i **18:40** (prom); oraz z Capri do Neapolu o godz. **14:50** (prom), **15:40** (TMV) i **19:50** (TMV).
([28]) Mianowicie z Neapolu na Capri o godz. **7:35** (prom), **12:15** (TMV), **12:55** (prom); oraz z Capri do Neapolu o godz. **5:45** (prom), **9:30** (prom), **10:25** (TMV), **20:05** (TMV), które to połączenie zostało przeniesione na godz. 22:20 w okresie od 1 czerwca do 30 września.
([29]) Mianowicie z Neapolu na Capri o godz. **21:10**.
([30]) Mianowicie z portu w Ischii do Neapolu (1 godz. 25 min. podróży) o godz. **9:00**, **13:50** i **20:10**.
([31]) Mianowicie z portu w Ischii do Neapolu (45 minut podróży) o godz. **6:50** i **8:50**; z Neapolu do portu w Ischii (45 minut podróży) o godz. **7:50** i **18:15**.
([32]) Mianowicie z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łączny czas trwania 1 godz. 40 min.) o godz. **6:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:30), **8:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:00), **10:40** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:55), **14:30** z Neapolu na Procidę (z wypłynięciem z Procidy o godz. 15:35), **15:40** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:45), **17:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:35), **19:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:25) oraz o **21:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 23:00). Z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **6:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:15), **12:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 12:55), **15:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:50), **17:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 17:45), **19:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:00).
([33]) Mianowicie z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łącznie 1 godz. 10 min. podróży) o godz. **9:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:35), **13:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:50), **15:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 15:50) i **20:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:55).
Z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łącznie 1 godz. 10 min. podróży) o godz. **12:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 12:10), **14:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 15:05), **16:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:25), **19:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 19:20).
([34]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Pozzuoli (łącznie 1 godz. podróży) o godz. **8:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 8:50), **11:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:40) i **17:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:00).
Z Pozzuoli na Procidę, a następnie na Ischię (łącznie 1 godz. podróży) o godz. **9:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:30), **13:50** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:20), **18:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 19:30).
([35]) Mianowicie z Procidy do Pozzuoli (15 minut podróży) o godz. **8:25** oraz z Pozzuoli na Procidę (15 minut podróży) o godz. **8:50**.

h) na trasie **Procida/Neapol**, oprócz rejsów, które miały być świadczone na trasie Ischia/Procida/Neapol, przedsiębiorstwo Caremar musiało przez cały rok świadczyć cztery codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu ([36]);

i) na trasie **Ponza/Formia** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok dwie codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu (2 godz. 30 min. podróży) oraz jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu;

j) na trasie **Ponza/Anzio** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć dwie codzienne usługi przewozów pasażerskich dużych prędkości w sezonie od poniedziałku do soboty oraz cztery codzienne usługi mieszane w niedziele i święta;

k) na trasie **Formia/Ventotene** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok dwie codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu (2 godziny podróży) i dwie ([37]) codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu (60 minut podróży).

(37) Wyżej wymieniony obowiązek świadczenia usług publicznych nie uległ zmianie w dniach 1 stycznia 2010 r. i 1 października 2010 r., tj. w czasie drugiego i trzeciego przedłużenia początkowej umowy ([38]).

(38) W następstwie konsultacji publicznych przeprowadzonych w listopadzie–grudniu 2010 r. decyzją zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. oraz dekretem wykonawczym nr 172 z dnia 21 września 2011 r. region Kampanii przyjął trzyletni program (2011–2013) przewidujący minimalne usługi w Zatoce Neapolitańskiej. Jeśli chodzi o przedsiębiorstwo Caremar, w programie tym potwierdzono trasy i obowiązki realizowane w przeszłości przez przedsiębiorstwo Caremar na mocy początkowej umowy i wprowadzono pewne zmiany w rozkładach połączeń od dnia 1 października 2011 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. ([39]) Program ten został nieznacznie zmodyfikowany przez region Kampanii decyzją zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. (mającą zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstwa Caremar), która wprowadziła pewne zmiany w rozkładach połączeń i częstotliwości usług określonych w trzyletnim programie ze skutkiem od dnia 16 stycznia 2012 r. Zmiany te zostały przyjęte przez region Kampanii w następstwie wniosków społeczności lokalnych i gmin o dostosowanie niektórych rozkładów połączeń i częstotliwości do potrzeb osób dojeżdżających do pracy ([40]). Trzyletni program na lata 2011–2013 został następnie przedłużony przez region Kampanii do końca 2015 r. w drodze kolejnych aktów ustawodawczych ([41]) i stał się częścią nowego zamówienia publicznego na usługi (zob. motyw 83).

(39) Zmiany wprowadzone przez region Kampanii względem obowiązku świadczenia usług publicznych realizowanego przez przedsiębiorstwo Caremar w Zatoce Neapolitańskiej w ramach trzyletniego programu na lata 2011–2013, o którym mowa w motywie 38, można podsumować w następujący sposób:

a) na trasie **Capri/Sorrento** przedsiębiorstwo Caremar nadal musiało świadczyć osiem codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem TMV przez cały rok (jednak rozkład połączeń na 2009 r., o którym mowa w motywie 36 lit. a), podlegał dwukrotnie minimalnym korektom czasu, po raz pierwszy od dnia 1 października 2011 r. ([42]), a po raz drugi od dnia 16 stycznia 2012 r. ([43]));

([36]) Mianowicie z Procidy do Neapolu (40 minut podróży) o godz. **6:35** i **9:20**; oraz z Neapolu na Procidę (40 minut podróży) o godz. **7:30** i **17:45**.
([37]) Cztery usługi dziennie w poniedziałki.
([38]) Zgodnie odpowiednio z dekretem z mocą ustawy 135/2009, przekształconym w ustawę 166/2009, zob. motyw 31, oraz dekretem z mocą ustawy 125/2010, przekształconym w ustawę 163/2010, zob. motyw 33.
([39]) Opis dyskusji, które doprowadziły do określenia trzyletniego programu przyjętego decyzją zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r., zob. motywy 178–181.
([40]) W szczególności konieczność zapewnienia odpowiednich usług transportowych uczniom mieszkającym na Ischii, ale uczącym się na Procidzie, jak wyjaśniono w motywach decyzji zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r., która wiązała się z pewnymi zmianami rozkładów połączeń i niewielkim wzrostem liczby połączeń z wyspą Procida.
([41]) Mianowicie decyzją zarządu regionu nr 632 z dnia 27 grudnia 2012 r. (obowiązującą do dnia 30 września 2014 r.) oraz decyzją zarządu regionu nr 230 z dnia 5 maja 2015 r. (obowiązującą do dnia 31 grudnia 2015 r.)
([42]) Mianowicie z Capri do Sorrento (25 minut podróży) o godz. **7:00**, **8:40**, **13:35** (zamiast o godz. 13:40) i **18:30** (zamiast o godz. 18:15); oraz z Sorrento na Capri (20 minut podróży) o godz. **7:45**, **9:25**, **14:25** (zamiast o godz. 14:30) i **19:00** w okresie letnim (a w okresie zimowym o godz. 19:15).
([43]) Mianowicie z Capri do Sorrento (25 minut podróży) o godz. **7:00**, **8:40**, **13:35** (zamiast o godz. 13:40) i **18:45** (zamiast o godz. 18:30); oraz z Sorrento na Capri (20 minut podróży) o godz. **7:45**, **9:25**, **14:30** (zamiast o godz. 14:25) i **19:25** (zamiast o godz. 19:00 w lecie i 19:15 w zimie).

b) na trasie **Capri/Neapol** przedsiębiorstwo Caremar nadal musiało świadczyć przez cały rok z/do Neapolu (Calata Massa) sześć codziennych usług mieszanych, z pewnymi zmianami rozkładów połączeń od dnia 1 października 2011 r. ([44]) i od dnia 16 stycznia 2012 r. ([45]) w porównaniu z przedstawionymi w motywie 36 lit. b). Osiem dodatkowych usług mieszanych, które miały być świadczone w okresie letnim (zob. motyw 36 lit. b)), obejmowało od dnia 1 października 2011 r. (z niewielkimi zmianami w rozkładach połączeń od dnia 16 stycznia 2012 r.): sześć dodatkowych codziennych usług mieszanych świadczonych przez cały rok (z różnymi rozkładami połączeń w okresie letnim ([46]) i zimowym ([47])) oraz dwie dodatkowe usługi, które miały być świadczone jedynie w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 września ([48]);

c) na trasie **Ischia/Neapol** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok trzy codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu (z niewielkimi zmianami w rozkładach połączeń, o których mowa w motywie 36 lit. c), od dnia 1 października 2011 r. ([49]) i od dnia 16 stycznia 2012 r. ([50])). Dodatkowe codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu dodano dnia 16 stycznia 2012 r., kiedy to przedsiębiorstwo Caremar musiało zapewnić dodatkowy rejs promem do portu Casamicciola na Ischii ([51]). Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu do/z Neapolu (Beverello), liczba rejsów, które miały być wykonywane przez przedsiębiorstwo Caremar, została z czasem zmniejszona. W okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć cztery codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu (zob. motyw 36 lit. c)). Te cztery rejsy nie były już uwzględnione w rozkładzie połączeń od dnia 1 października 2011 r. i zostały jedynie częściowo ponownie wprowadzone od dnia 16 stycznia 2012 r. wraz z powierzeniem przedsiębiorstwu Caremar codziennej usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu z Neapolu do portu w Ischii ([52]);

d) na trasie **Ischia/Procida/Neapol** przedsiębiorstwo Caremar musiało przez cały rok świadczyć kilka codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu do/z Neapolu (Calata Massa) oraz codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu do/z Neapolu (Beverello). Jeśli chodzi o usługi mieszane, liczba rejsów, które miało wykonywać przedsiębiorstwo Caremar, była z czasem nieznacznie zmniejszana. Faktycznie czternaście codziennych usług mieszanych, które miały być świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar przez cały rok (zob. motyw 36 lit. d)), zmniejszono do trzynastu od dnia 1 października 2011 r. ([53]) (mianowicie jednego z portu Casamicciola na Ischii ([54]) i dwunastu do/z portu w Ischii ([55])), a następnie zmniejszono do dziesięciu od dnia 16 stycznia 2012 r. ([56]) (mianowicie jednego z portu Casamicciola na Ischii ([57]) i dziewięciu do/

([44]) Mianowicie z Neapolu na Capri z wykorzystaniem TMV: o godz. **5:35** (zamiast o godz. 5:40), **12:00**, **17:00**; oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem TMV: o godz. **10:25**, **15:30** (zamiast o godz. 15:40) i **19:55** (zamiast o godz. 19:50).

([45]) Mianowicie z Neapolu na Capri z wykorzystaniem TMV: o godz. **5:35** (zamiast o godz. 5:40), **12:00**, **17:25** (zamiast o godz. 17:00); oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem TMV: o godz. **10:20** (zamiast o godz. 10:25), **15:35** (zamiast o godz. 15:30) i **20:15** (zamiast o godz. 19:55).

([46]) Mianowicie z Neapolu na Capri z wykorzystaniem promu: o godz. **7:35**, **13:00**, **18:40**; oraz z Capri do Neapolu o godz. **5:45**, **9:20**, **14:50**. Na dzień 16 stycznia 2012 r. rozkład połączeń był następujący: z Neapolu na Capri z wykorzystaniem promu: o godz. **7:25**, **13:00** i **18:35**; oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem promu: o godz. **5:40**, **9:20** i **14:50**.

([47]) Mianowicie z Neapolu na Capri z wykorzystaniem promu: o godz. **9:05** i **14:20**; oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem promu: o godz. **6:45**, **11:00**, **16:15**, **20:10**. Na dzień 16 stycznia 2012 r. rozkład połączeń był następujący: z Neapolu na Capri z wykorzystaniem promu: o godz. **9:00**, **14:20**; oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem promu: o godz. **6:45**, **11:00**, **16:15** i **20:10**.

([48]) Mianowicie z Neapolu na Capri z wykorzystaniem TMV o godz. **21:20** oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem TMV o godz. **23:30**. Na dzień 16 stycznia 2012 r. rozkład połączeń był następujący: z Neapolu na Capri z wykorzystaniem TMV o godz. **21:35** oraz z Capri do Neapolu z wykorzystaniem TMV o godz. **23:50**.

([49]) Mianowicie z Ischii do Neapolu (1 godz. 25 min. podróży) o godz. **8:45**; oraz z Neapolu na Ischię (1 godz. 20 min. podróży) o godz. **16:05** i **20:25**.

([50]) Mianowicie z Ischii do Neapolu (1 godz. 25 min. podróży) o godz. **8:45**; i dodatkowo o godz. **13:50**; oraz z Neapolu na Ischię (1 godz. 20 min. podróży) o godz. 20:15 (zamiast o godz. 20:25, natomiast rejs o godz. 16:05 wstrzymano).

([51]) Mianowicie z Neapolu na Ischię (1 godz. 15 min. podróży) o godz. **15:45**.

([52]) Mianowicie z Neapolu na Ischię (1godz. 5 min. podróży) o godz. **14:45**.

([53]) Zrezygnowano z rejsu o godz. 15:40 z Neapolu na Procidę, a następnie do portu w Ischii.

([54]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łącznie 1 godzina podróży) o godz. **12:55** z portu Casamicciola (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:35).

([55]) Mianowicie z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **6:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:30), **9:10** (zamiast o godz. 8:55, z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:20); o godz. **10:45** (zamiast o godz. 10:40, z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:45), **15:15** (zamiast o godz. 14:30, wypłynięciem z Procidy o godz. 16:15), **17:45** (zamiast o godz. 17:30, z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:45), **19:30** (zamiast o godz. 19:20, wypłynięcie z Procidy o godz. 20:30) oraz **22:15** (zamiast 21:55, z wypłynięciem z Procidy o godz. 23:15). Z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **7:00** (zamiast o godz. 6:45, z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:30), **13:55** (zamiast o godz. 12:30, z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:35), **15:30** (zamiast o godz. 15:20, z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:15), **17:25** (zamiast o godz. 17:15, z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:05), **19:55** (zamiast o godz. 19:30, z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:30).

([56]) Zrezygnowano z rejsów o godz. 7:00 i 13:55 z Ischii na Procidę, a następnie do portu w Ischii.

([57]) Rozkład połączeń pozostał taki sam (tj. wypłynięcie o godz. **12:55** z portu Casamicciola (Ischia), zob. przypis 54).

z portu w Ischii ([58])), ale wraz z dodaniem dwóch codziennych usług mieszanych w okresie od dnia 15 czerwca do dnia 15 września ([59]). Jeśli chodzi o usługi przewozów pasażerskich, liczba rejsów, które miało wykonywać przedsiębiorstwo Caremar, z czasem nieznacznie wzrosła. Faktycznie osiem codziennych usług przewozów pasażerskich, które miały być świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar przez cały rok (zob. motyw 36 lit. d)), zwiększono do dziesięciu od dnia 1 października 2011 r. ([60]), przy czym w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 września dodano kolejne dwa rejsy ([61]). Na dzień 16 stycznia 2012 r. codzienne usługi przewozów pasażerskich, które miało świadczyć przedsiębiorstwo Caremar, zostały ograniczone do dziewięciu przez cały rok ([62]), natomiast dwa dodatkowe rejsy w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 września utrzymano z niewielkimi korektami czasu ([63]);

e) na trasie **Ischia/Procida/Pozzuoli** przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok sześć codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu. Sześć usług mieszanych opisanych w motywie 36 lit. e) uległo pewnym zmianom w rozkładach połączeń od dnia 1 października 2011 r. i od dnia 16 stycznia 2012 r. Faktycznie od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Caremar musiało zapewnić jeden rejs do portu Casamicciola na Ischii ([64]) oraz pięć rejsów do/z portu w Ischii ([65]); podczas gdy na dzień 16 stycznia 2012 r. przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć dwie codzienne usługi mieszane z/do portu Casamicciola na Ischii ([66]) i cztery do/z portu w Ischii ([67]). Ponadto od dnia 16 stycznia 2012 r. przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć dwie dodatkowe usługi mieszane z wykorzystaniem promu w okresie od dnia 16 września do dnia 14 czerwca (okres szkolny) ([68]);

f) na trasie **Ischia/Procida** od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Caremar nie musiało świadczyć żadnych usług oprócz usług już świadczonych na trasach Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Neapol (zob. motyw 36 lit. f)). Nie zmieniło się to w okresie od dnia 1 października 2011 r. do dnia 15 stycznia 2012 r. Na dzień 16 stycznia 2012 r. przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu do portu w Ischii ([69]), oprócz usług już świadczonych na trasach Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Neapol;

([58]) Mianowicie z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **6:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:30), **10:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:50), **15:10** (zamiast o godz. 15:15, z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:20), przywrócono rejs o godz. **17:30** (zamiast o godz. 17:45, z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:35), **19:30** (zamiast o godz. 19:20, z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:30); oraz **21:55** (zamiast 22:15, z wypłynięciem z Procidy o godz. 23:00). Z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **15:20** (zamiast o godz. 15:30, z wypłynięciem z Procidy o godz. 15:50), **17:20** (zamiast o godz. 17:25, z wypłynięciem z Procidy o godz. 17:50), **19:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:30).

([59]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **7:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:25); oraz z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łączny czas trwania 1 godz. 35 min.) o godz. **9:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:30).

([60]) Mianowicie z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łącznie 1 godz. 10 min. podróży) o godz. **8:50** (zamiast o godz. 9:55, z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:30), **11:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 12:25), **13:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:50), **15:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 15:50) i **18:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:55).
Z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łącznie 1 godz. 10 min. podróży) o godz. **7:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:55), **10:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:35), **13:05** (zamiast o godz. 12:00, z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:30), **14:30** (zamiast o godz. 14:15, z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:55), **16:30** (zamiast o godz. 16:15, z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:55).

([61]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu o godz. **19:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:00); oraz z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **20:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 21:30).

([62]) Mianowicie z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię (łącznie 1 godz. 10 min. podróży) o godz. **8:40** (zamiast o godz. 8:50, z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:30), **11:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 12:25), **13:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:50) i **18:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:55).
Z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu (łącznie 1 godz. 10 min. podróży) o godz. **6:45** (zamiast o godz. 7:30, z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:05), **10:15** (zamiast o godz. 10:10, z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:35), **13:00** (zamiast o godz. 13:05, z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:15), **14:30** (zamiast o godz. 14:15, z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:55), **16:25** (zamiast o godz. 16:30, z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:45).

([63]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu o godz. **19:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:00); oraz z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **21:05** (zamiast o godz. 20:55, z wypłynięciem z Procidy o godz. 21:50).

([64]) Mianowicie z Pozzuoli na Procidę, a następnie na Ischię (łącznie 1 godz. 15 min. podróży) o godz. **10:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:55).

([65]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Pozzuoli (łącznie 1 godzina podróży) o godz. **8:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:10), **11:30** (zamiast o godz. 11:20, z wypłynięciem z Procidy o godz. 12:10), **18:00** (zamiast o godz. 17:35, z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:35). Z Pozzuoli na Procidę, a następnie na Ischię (łącznie 1 godz. 15 min. podróży) o godz. **13:50** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:20); oraz **19:15** (zamiast 18:55, z wypłynięciem z Procidy o godz. 19:45).

([66]) Mianowicie z Pozzuoli na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **10:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:55); oraz z Ischii na Procidę, a następnie do Pozzuoli o godz. **17:30** z portu Casamicciola (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:00).

([67]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Pozzuoli o godz. **8:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:00), **11:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:55); z Pozzuoli na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **14:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:30) i **18:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 19:35).

([68]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Pozzuoli o godz. **7:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:50); oraz z Pozzuoli na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **9:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:40).

([69]) Mianowicie z Procidy na Ischię (20 minut podróży) o godz. **15:30**.

g) na trasie **Procida/Pozzuoli**, oprócz rejsów, które miały być wykonywane na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli, przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć przez cały rok dwie usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu (zob. motyw 36 lit. g)); rejsy te podlegały niewielkim zmianom rozkładów połączeń od dnia 1 października 2011 r. ([70]) i od dnia 16 stycznia 2012 r. ([71]);

h) na trasie **Procida/Neapol**, oprócz rejsów, które miały być wykonywane na trasie Ischia/Procida/Neapol, przedsiębiorstwo Caremar musiało przez cały rok świadczyć cztery codzienne usługi przewozów pasażerskich z/do Neapolu (Beverello) z wykorzystaniem wodolotu ([72]) (zob. motyw 36 lit. h)), z nieznacznymi zmianami rozkładu połączeń w okresie od dnia 1 października 2011 r. do dnia 16 stycznia 2012 r. ([73])

(40) Zgodnie z art. 1 przedłużonej początkowej umowy przedsiębiorstwo Caremar musiało zrealizować powyższy harmonogram zgodnie z obowiązkiem ciągłości i częstotliwości, regularności oraz punktualności.

(41) Jeżeli chodzi o liczbę, rodzaj i zdolność przewozową statków przydzielonych do obsługiwanych tras morskich, art. 1 przedłużonej początkowej umowy odsyła do treści planów pięcioletnich.

(42) Jeżeli chodzi o taryfy, zgodnie z art. 4 przedłużonej początkowej umowy przedsiębiorstwo Caremar musiało co roku przedstawiać właściwym władzom włoskim (i uzasadnić) poziom taryf, który zamierzało stosować.

(43) Przedłużona początkowa umowa nie zawierała postanowień dotyczących jakości usługi.

(44) W art. 12 przedłużonej początkowej umowy wyszczególniono kary mające zastosowanie do przedsiębiorstwa Caremar za nieprzestrzeganie obowiązku świadczenia usług publicznych, chyba że przedsiębiorstwo Caremar udowodni, że uchybienia nie można mu przypisać z powodu działania siły wyższej. Zgodnie z przedłużoną początkową umową kara mogła wahać się od 800 EUR do 40 000 EUR w zależności od wagi naruszenia.

3.1.2. *Rekompensata*

(45) W odniesieniu do usług transportu morskiego świadczonych w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. przedsiębiorstwu Caremar przyznano całkowitą kwotę rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w wysokości 97 835 927 EUR.

(46) Tabela 1 przedstawia roczną rekompensatę wypłaconą przedsiębiorstwu Caremar za okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. na podstawie przedłużonej początkowej umowy:

([70]) Mianowicie z Procidy do Pozzuoli (15 minut podróży) o godz. **8:10** (zamiast o godz. 8:25) oraz z Pozzuoli na Procidę (15 minut podróży) o godz. **8:55** (zamiast o godz. 8:50).

([71]) Mianowicie z Procidy do Pozzuoli (15 minut podróży) o godz. **8:10** (zamiast o godz. 8:25) oraz z Pozzuoli na Procidę (15 minut podróży) o godz. **8:50** (zamiast o godz. 8:55).

([72]) Mianowicie z Procidy do Neapolu (40 minut podróży) o godz. **6:35** i **9:20**; oraz z Neapolu na Procidę (40 minut podróży) o godz. **7:30** i **17:45**.

([73]) Mianowicie z Procidy do Neapolu (40 minut podróży) o godz. **6:35** i **9:25** (zamiast o godz. 9:20); oraz z Neapolu na Procidę (40 minut podróży) o godz. **7:30** i **17:30** (zamiast o godz. 17:45).

Tabela 1

Rekompensata wypłacona za okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r.

(EUR)

Rok	Rekompensata
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (styczeń–lipiec)	**11 473 000**

(47) Wysokość rocznej rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar z tytułu realizacji zamówień na usługi transportu morskiego została określona w następujący sposób:

— w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2009 r., w oparciu o te same przepisy prawne mające zastosowanie na mocy początkowej umowy (zob. motywy 48–52); oraz

— w okresie od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 31 lipca 2012 r., w oparciu o nową metodę określoną w ustawie nr 111 Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica z dnia 9 listopada 2007 r. ([74]), zatytułowanej „Kryteria definicji obowiązków świadczenia usług publicznych i dynamiki taryf w sektorze kabotażu morskiego w interesie publicznym" („uchwała 111/2007") (zob. motyw 53).

3.1.2.1. Rekompensata przyznana w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2009 r.

(48) W dekrecie prezydenta nr 501 z dnia 1 czerwca 1979 r. („dekret 501/79") określono poszczególne elementy (przychody i koszty) uwzględniane przy obliczaniu dotacji wypłacanej na rzecz operatorów świadczących usługę publiczną transportu morskiego w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Ponadto w ustawie nr 856 z dnia 5 grudnia 1986 r. („ustawa 856/86") przewidziano określone zmiany w systemie wypełniania obowiązku świadczenia usług publicznych transportu morskiego we Włoszech. Jeżeli chodzi o połączenia z największymi i mniejszymi wyspami, w art. 11 ustawy zmieniono kryteria obliczania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Dotacje należało bowiem obliczać na podstawie różnicy między przychodami i kosztami usługi określonymi za pomocą uśrednionych i obiektywnych parametrów, jak również należało uwzględnić racjonalny zwrot z zainwestowanego kapitału. Ten sam artykuł stanowi również, że zamówienia publiczne na usługi musiały uwzględniać wykaz tras, na które przyznano dotacje, częstotliwość połączeń i rodzaje eksploatowanych statków. Dotacje miały zatwierdzać właściwe ministerstwa.

(49) Zasady określone w dekrecie 501/79 oraz ustawie 856/86 odzwierciedlono w początkowej umowie.

(50) W rezultacie w 2009 r. rekompensatę z tytułu realizacji usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym obliczono zgodnie z metodą określoną w początkowej umowie. W szczególności rekompensata odpowiadała łącznej stracie netto odnotowanej na usługach świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych, powiększonej o kwotę zmienną odpowiadającą wysokości zwrotu z zainwestowanego kapitału.

(51) Aby obliczyć rekompensatę określoną przez organy publiczne, uwzględniono następujące elementy kosztów: koszty prowizji, koszty reklamy, koszty usług na rzecz pasażerów na pokładzie, koszty załadunku, rozładunku i manewrowania, koszty personelu administracyjnego na lądzie, koszty utrzymania statku, koszty administracyjne, koszty ubezpieczenia, koszty wynajmu i leasingu, paliwo, podatki i koszty amortyzacji.

([74]) *Deliberazione 9 Novembre 2007 – Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse („Deliberazione n. 111/2007") (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del* 28.2.2008).

(52) Jeżeli chodzi o płatności roczne, w początkowej umowie przewidziano wypłacanie rocznej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w następujący sposób: pierwszą płatność w formie zaliczki podlega uiszczeniu do dnia 30 marca każdego roku w wysokości 70 % rekompensaty wypłaconej w roku poprzednim. Druga płatność dokonywana do dnia 30 czerwca jest równa 20 % rekompensaty w roku poprzednim. Różnica między zapłaconymi kwotami a niedoborem między kosztami operacyjnymi a przychodami w bieżącym roku, oszacowana na podstawie wyników z poprzednich lat, stanowiła saldo wypłacane do dnia 30 listopada. Gdyby okazało się, że przedsiębiorstwo Caremar otrzymało kwotę wyższą niż koszt netto świadczonych usług (przychód minus straty), przedsiębiorstwo to musiałoby zwrócić różnicę ([75]).

3.1.2.2. Rekompensata przyznana w okresie od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 31 lipca 2012 r.

(53) Od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 31 lipca 2012 r. rekompensata z tytułu wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych transportu morskiego była ustalana poprzez zastosowanie nowej metody określonej w uchwale 111/2007.

(54) Zgodnie z preambułą uchwałę 111/2007 przyjęto w kontekście prywatyzacji przedsiębiorstw publicznych świadczących usługi transportu morskiego w ramach systemu świadczenia usług publicznych ([76]). Przepisy uchwały 111/2007 stosowano w odniesieniu do usług świadczonych przez przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia od 2010 r., w tym przedsiębiorstwo Caremar, jeszcze przed wejściem w życie nowych zamówień publicznych na usługi w następstwie prywatyzacji poszczególnych przedsiębiorstw.

(55) Zgodnie z uchwałą 111/2007 poziom rekompensaty z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych opierał się na kosztach netto niezbędnych do wypełnienia obowiązku świadczenia usług publicznych plus na odpowiednim zwrocie. Ten poziom zwrotu został ustalony *ex ante* za cały okres regulacyjny objęty zamówieniem publicznym na usługi. Całkowita kwota przyznanej rekompensaty była w każdym razie również ograniczona do poziomu środków publicznych przydzielonych na mocy prawa na dane zamówienie publiczne na usługi, jeżeli była niższa niż poziom rekompensaty określony w oparciu o metodę kosztów netto.

(56) Koszt netto niezbędny do wypełnienia obowiązku świadczenia usług publicznych został określony ilościowo na podstawie różnicy między kosztami a przychodami zarejestrowanymi przez przedsiębiorstwo z tytułu świadczenia usług publicznych transportu morskiego. W szczególności koszty i przychody należy określić w podziale na trasy, a koszty wspólne dla działalności związanej ze świadczeniem usług publicznych i działalności komercyjnej (jeżeli dotyczy) należy przydzielić w przejrzysty sposób na podstawie kryteriów *ex ante* załączonych do odpowiedniego zamówienia publicznego na usługi i opisanych w specjalnym sprawozdaniu.

(57) Stopa zwrotu z kapitału jest obliczana na podstawie średniego ważonego kosztu kapitału („WACC"). Wymaganą stopę zwrotu z kapitału własnego ([77]) oblicza się za pomocą kapitałowego modelu wyceny aktywów. W ramach tego modelu koszt kapitału własnego oblicza się jako funkcję: (i) stopy wolnej od ryzyka; (ii) współczynnika beta (oszacowanie profilu ryzyka przedsiębiorstwa względem rynku akcji); (iii) premii z tytułu ryzyka cen akcji przypisanej do rynku akcji.

(58) W szczególności koszt kapitału własnego został obliczony przez zastosowanie premii z tytułu ponoszenia dodatkowego ryzyka do stopy zwrotu z działalności wolnej od ryzyka. Premię tę oblicza się jako premię z tytułu ryzyka na rynku pomnożoną przez współczynnik beta, który odzwierciedla, jak ryzykowna jest konkretna działalność względem rynku.

(59) Zgodnie z uchwałą 111/2007 stopa zwrotu z działalności wolnej od ryzyka odpowiada średniej rentowności brutto dziesięcioletnich obligacji referencyjnych w odniesieniu do poprzednich dwunastu miesięcy, za które dostępne są dane.

([75]) Zgodnie z art. 3 ust. 10 początkowej umowy wszelkie kwoty nadwyżki rekompensaty wynikające z poświadczonego sprawozdania finansowego przedsiębiorstwa muszą zostać zwrócone przez przedsiębiorstwo w ciągu 15 dni od zatwierdzenia bilansów przedsiębiorstwa za dany rok.

([76]) Zgodnie z art. 1 ust. 999 ustawy nr 296 z dnia 27 grudnia 2006 r. oraz art. 1 lit. e) dekretu legislacyjnego nr 430 z dnia 5 grudnia 1997 r.

([77]) Pożądana stopa zwrotu dla inwestora kapitałowego przy uwzględnieniu profilu ryzyka przedsiębiorstwa i powiązanych przepływów pieniężnych.

(60) W uchwale 111/2007 ustalono premię z tytułu ryzyka rynkowego na poziomie 4 %. Co więcej, w przypadku usługi świadczonej na zasadzie niewyłącznej zakładane większe ryzyko ponoszone przez operatora jest wynagradzane dzięki dodaniu dodatkowych 2,5 % do premii z tytułu ryzyka rynkowego.

(61) W praktyce kwota rekompensaty wypłacanej na rzecz przedsiębiorstwa Caremar nie może jednak przekroczyć pułapu 29 869 832 EUR ([78]) rocznie, jak określono w ustawie 166/2009 (zob. motyw 32). Mimo że w ustawie 166/2009 ustalono górną granicę rocznej rekompensaty wypłacanej na rzecz wszystkich przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia z tytułu świadczenia usług transportu morskiego objętych systemem świadczenia usług publicznych, uchwała 111/2007 również zawiera określone zabezpieczenia, które umożliwiają tym operatorom pokrycie w wystarczającym stopniu ponoszonych kosztów operacyjnych.

(62) W szczególności zgodnie z uchwałą 111/2007 zakres usług, maksymalne taryfy określone w zamówieniu publicznym na usługi oraz faktycznie przyznana rekompensata muszą być określone *ex ante* w taki sposób, aby dostawca usług otrzymał rekompensatę na pokrycie całości kosztów obsługi UOIG. Zastosowanie ma następujący wzór:

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

gdzie:

VA(RSP) oznacza zdyskontowaną wartość rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych;

VA(AI(X)) oznacza zdyskontowaną wartość pozostałych przychodów (przychody z taryf i inne);

VA(CA) oznacza zdyskontowaną wartość dopuszczalnych kosztów operacyjnych, spłaty zadłużenia i zwrotu z zainwestowanego kapitału.

(63) Jeżeli *ex post* podczas świadczenia usługi w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych okazało się, że przyznana rekompensata była niższa od kwoty niezbędnej do pokrycia kwalifikowalnych kosztów operacyjnych, biorąc pod uwagę pozostałe przychody, przedsiębiorstwo nie mogłoby polegać na jakiejkolwiek automatycznej korekcie z mocą wsteczną kwoty rekompensaty z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych ani zwrócić się o taką korektę w okresie regulacyjnym objętym umową, ale mogłoby jedynie zwrócić się do właściwych władz włoskich o przyjęcie jednego z następujących środków na przyszłość: można było ograniczyć zakres działań objętych dotacjami lub ewentualnie dokonać przeglądu organizacji usługi (np. rodzaju statków) lub zmienić maksymalne taryfy.

(64) Ponadto pułap taryf mający zastosowanie do poszczególnych usług, po odliczeniu podatków i opłat portowych, dostosowuje się corocznie na podstawie następującego wzoru ceny maksymalnej:

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

gdzie:

ΔT oznacza roczną procentową zmianę pułapu taryfy;

ΔP oznacza stopę inflacji w roku odniesienia;

X oznacza faktyczną stopę roczną korekty pułapu taryfy określoną w umowie, która pozostaje na stałym poziomie w okresie obowiązywania umowy.

(65) W uchwale 111/2007 określono również, że pułap taryfy można dostosować w taki sposób, aby odwzorować zmiany kosztów paliwa, przyjmując za punkt odniesienia standardowe publicznie dostępne ceny.

(66) Jeżeli chodzi o płatności roczne, w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. nadal obowiązywały te same zasady mające zastosowanie w ramach przedłużenia początkowej umowy, jak wyszczególniono w motywie 52.

([78]) Z czego 19 839 226 EUR od Kampanii i 10 030 606 EUR od Lazio.

3.2. **Prywatyzacja przedsiębiorstwa Caremar**

(67) Decyzją nr 444 z dnia 9 sierpnia 2011 r. zarząd regionu Kampanii określił wytyczne wykonawcze dotyczące przeprowadzenia procedury ograniczonej ([79]) dotyczącej prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar oraz udzielenia nabywcy przedsiębiorstwa Caremar zamówienia publicznego na usługi kabotażu morskiego w celu świadczenia usług transportu morskiego w okresie dziewięciu lat w zamian za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych.

(68) Dekretem wykonawczym nr 202 z dnia 12 lipca 2012 r. ustanawiającym procedury wstępne region Kampanii wszczął procedurę ograniczoną, w ramach której wybranym kryterium udzielenia zamówienia było kryterium najlepszej ceny.

(69) Zaproszenie do wszczęcia postępowania zostało opublikowane w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej w dniu 17 lipca 2012 r. oraz w *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 86 z dnia 25 lipca 2012 r., a także na stronie internetowej regionu Kampanii.

(70) Nie istniały żadne wymogi techniczne dotyczące dostępu do procedury przetargowej. Faktycznie, mimo że pierwotny projekt zaproszenia do składania ofert dotyczących przedsiębiorstwa Caremar zawierał pewne wymogi techniczne i finansowe (tj. wcześniej ustalone liczby mil morskich i obrotów w sektorze transportu morskiego), które umożliwiłyby jedynie przedsiębiorstwom żeglugowym udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia, w następstwie wymiany informacji między władzami włoskimi a Komisją z dnia 26 października 2011 r., 22 grudnia 2011 r. i 14 marca 2012 r. w następstwie decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r., władze włoskie zmieniły ostateczne zaproszenie do składania ofert, usuwając z oceny kryteria techniczne i zastępując je wymogami finansowymi dotyczącymi odpowiedniej zdolności ekonomicznej i finansowej, poświadczonymi potwierdzeniem przez co najmniej dwie instytucje finansowe zdolności ekonomicznej i finansowej w wysokości co najmniej 6 mln EUR albo aktywów netto o wartości co najmniej 6 mln EUR.

(71) Po opublikowaniu zaproszenia do składania ofert, na dzień 21 września 2012 r., w którym upływał termin wyrażenia zainteresowania, zainteresowanie udziałem w postępowaniu o udzielenie zamówienia wyraziło dziesięć stron (mianowicie: Alilauro Gruson S.p.A. („Aligruson"), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor, Usticalines S.p.A.).

(72) Dekretem wykonawczym nr 34 z dnia 21 lutego 2013 r. region Kampanii zatwierdził wyniki postępowania wyjaśniającego na etapie wstępnej kwalifikacji, umożliwiając dopuszczenie do następnego etapu (etapu składania ofert) wszystkich stron z wyjątkiem przedsiębiorstwa Vetor.

(73) Dekretem wykonawczym nr 78 z dnia 17 maja 2013 r. dziewięciu kwalifikujących się kandydatów zaproszono do złożenia oferty ([80]). Zaproszenie do składania ofert zawierało projekt nowej dziewięcioletniej umowy, która miała zostać zawarta między zwycięskim oferentem a regionem Kampanii, a także bardziej szczegółowe informacje dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia ([81]). W zaproszeniu wskazano w szczególności, że kryterium udzielenia zamówienia będzie następujące:

([79]) Procedura ograniczona, o której mowa w art. 55 ust. 6 włoskiego kodeksu zamówień publicznych – dekret legislacyjny nr 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), była procesem dwuetapowym, w ramach którego oferty mogli składać tylko ci wykonawcy, którzy zostali zaproszeni do udziału w etapie składania ofert.

([80]) Dekret wykonawczy nr 78 z dnia 17 maja 2013 r. został opublikowany w Dzienniku Urzędowym regionu Kampanii nr 28 z dnia 27 maja 2013 r. oraz na stronie internetowej regionu Kampanii. Jednocześnie region Kampanii opublikował na swojej stronie internetowej również wyjaśnienia dotyczące zaproszenia do składania ofert w formie odpowiedzi na często zadawane pytania.

([81]) Oprócz nowego projektu dziewięcioletniej umowy, która miała zostać podpisana między zwycięskim oferentem a regionem Kampanii, informacje te obejmowały projekt umowy sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar, projekt wzoru biznesplanu, którego strony musiały przestrzegać w celu przedstawienia swojej oferty, projekt wzoru oferty oraz projekt wzoru deklaracji finansowej, z których strony mogły skorzystać przy składaniu oferty, a także zasady dostępu do pomieszczeń przedsiębiorstwa Caremar i pokoju danych. Jeżeli chodzi o postępowanie, strony zostały poinformowane między innymi o terminach i warunkach: (i) dostępu do pokoju danych w ramach postępowania o udzielenie zamówienia oraz do pomieszczeń przedsiębiorstwa Caremar; (ii) składania ofert; (iii) złożenia gwarancji na poparcie oferty; (iv) udzielenia zamówienia (w tym kryterium udzielenia zamówienia); (v) możliwości zwrócenia się o wyjaśnienia dotyczące procedury przetargowej.

„najlepsza cena równa najniższej różnicy uzyskanej przez odjęcie od wartości rekompensaty żądanej przez konkurenta ceny zakupu akcji na korzyść najniższej oferty (x) wynikającej z zastosowania następującego wzoru:

$$X = (a – Da * 75\ \%) – 6$$

gdzie:

— *a* oznacza kwotę wynagrodzenia za minimalne usługi na podstawie zaproszenia do składania ofert, o którym mowa w pkt 2.1 lit. b);

— *Da * 75 %* to kwota rabatu oferowana na podstawie oferty pomnożona przez współczynnik korygujący w celu uwzględnienia 9-letniego rozkładu tej obniżki; *oraz*

— *6* oznacza kwotę ceny akcji, o której mowa w pkt 2.1 lit. a), oferowaną z możliwością zwiększenia".

(74) Ponadto w odniesieniu do ceny minimalnej za sprzedaż przedsiębiorstwa Caremar w zaproszeniu wskazano kwotę wynoszącą co najmniej 6 000 000 EUR ([82]), podczas gdy w przypadku maksymalnej kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych kwota nie przekracza 19 839 226 EUR za każdy z dziewięciu lat obowiązywania zamówienia.

(75) W momencie upływie terminu otrzymano trzy oferty od następujących kandydatów: (i) tymczasowego związku przedsiębiorstw SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim"); (ii) Aligruson; (iii) TTT Lines S.p.A. w ramach tymczasowego stowarzyszenia, założonego z partnerami Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Ostatecznie ostatni z kandydatów został wykluczony przez komisję przetargową, ponieważ nie był w stanie zapewnić odpowiedniej gwarancji finansowej na poparcie swojej oferty.

(76) W dniu 4 października 2013 r. przedsiębiorstwo Marworld powiadomiło region Kampanii o odwołaniu wniesionym do regionalnego sądu administracyjnego Kampanii, w którym zakwestionowano między innymi decyzję o wykluczeniu.

(77) Dekretem wykonawczym nr 178 z dnia 29 października 2013 r. region Kampanii potwierdził przedstawiony poniżej ranking sporządzony przez komisję przetargową ([83]), który został ustalony na podstawie wartości liczbowych wyrażonych w każdej ofercie i przy zastosowaniu wzoru zawartego w zaproszeniu do składania ofert (zob. motyw 73); przedsiębiorstwo SNAV/Rifim zaoferowało 111 395 812 EUR (w tym 6 000 001 EUR na nabycie przedsiębiorstwa Caremar), podczas gdy przedsiębiorstwo Aligruson zaoferowało 128 556 568 EUR (w tym 6 000 060 EUR na nabycie przedsiębiorstwa Caremar). Po wyłonieniu oferty w postępowaniu przetargowym zamówienia udzielono przedsiębiorstwu SNAV/Rifim.

(78) Wyrokiem z dnia 5 czerwca 2014 r. regionalny sąd administracyjny regionu Kampanii uchylił udzielenie zamówienia, uznając, że żaden z trzech kandydatów nie powinien zostać zaproszony do udziału w procedurze przetargowej. Region Kampanii odwołał się od tego wyroku. Wyrokiem z dnia 10 lutego 2015 r. włoski naczelny sąd administracyjny uchylił wyrok regionalnego sądu administracyjnego regionu Kampanii, utrzymując w mocy decyzję komisji przetargowej.

([82]) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Włochy podstawowa cena licytacyjna przedsiębiorstwa Caremar wynosząca 6 000 000 EUR została obliczona przez dodanie do wartości jego aktywów netto na dzień 31 grudnia 2010 r. (tj. 4 470 008 EUR) zysków kapitałowych z floty oraz ogólnego składnika wartości firmy związanego z faktem, że Caremar jest przedsiębiorstwem posiadającym własną wiedzę fachową i obecność ugruntowaną na danym terytorium oraz że było ono uznaną marką na rynku, na którym prowadziło działalność.

([83]) Komisja przetargowa podała ten ranking do wiadomości publicznej na posiedzeniu jawnym w dniu 29 lipca 2013 r. Przy tej okazji komisja przetargowa poinformowała, że zwycięska oferta została wysłana do instytucji zamawiającej (tj. regionu Kampanii) w celu weryfikacji. Dekretem wykonawczym nr 130 z dnia 2 sierpnia 2012 r. region Kampanii postanowił wszcząć uznaniową procedurę weryfikacji na podstawie art. 86 ust. 3 dekretu legislacyjnego nr 136/2006, zwracając się do komisji przetargowej o ocenę adekwatności oferty złożonej przez SNAV/Rifim. Na posiedzeniu w dniach 16 i 27 września 2013 r. komisja przetargowa szczegółowo przeanalizowała założenia finansowe leżące u podstaw oferty złożonej przez SNAV/Rifim i oświadczyła, że oferta jest odpowiednia i rzetelna. Komisja przetargowa przekazała wyniki procedury weryfikacji na posiedzeniu publicznym w dniu 16 października 2013 r., na którym potwierdziła również listę rankingową podaną do wiadomości publicznej w dniu 29 lipca 2013 r.

(79) W następstwie wyroku regionalnego sądu administracyjnego regionu Kampanii utrzymującego w mocy decyzję komisji przetargowej o udzieleniu zamówienia SNAV/Rifim przedsiębiorstwo SNAV/Rifim uzależniło wykonanie swojej oferty od potwierdzenia przez region Kampanii, że warunki finansowe przedsiębiorstwa Caremar nie uległy zmianie w porównaniu z warunkami, które zostały ocenione przez oferentów w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia przeprowadzonego w 2013 r. Po ustaleniu, że kapitał własny przedsiębiorstwa Caremar na dzień 31 grudnia 2024 r. był o 2 155 008 EUR niższy od poziomu kapitału własnego istniejącego w momencie złożenia przez SNAV/Rifim swojej oferty, region Kampanii postanowił przywrócić kapitał własny przedsiębiorstwa Caremar do poziomu istniejącego na koniec 2013 r. W związku z tym decyzją regionalną nr 316 z dnia 21 maja 2015 r. ([84]) region Kampanii przyznał przedsiębiorstwu Caremar 2 155 008 EUR, z zastrzeżeniem jego nabycia przez zwycięskiego oferenta, w celu przywrócenia sytuacji finansowej przedsiębiorstwa Caremar do wartości istniejącej w chwili złożenia oferty nabycia Caremar.

(80) Umowa sprzedaży między regionem Kampanii a SNAV/Rifim została podpisana w dniu 16 lipca 2015 r. i w tym dniu własność wszystkich akcji przedsiębiorstwa Caremar została przeniesiona z regionu Kampanii na przedsiębiorstwo SNAV/Rifim za stałą cenę 6 000 001 EUR.

(81) Ponieważ nabywca był podmiotem zbiorowym, udziały przedsiębiorstwa Caremar zostały sprzedane i nabyte przez SNAV i Rifim, przyjmujące solidarnie wszystkie zobowiązania umowne, a mianowicie przedsiębiorstwo SNAV nabyło
75 000 akcji, a przedsiębiorstwo Rifim pozostałe 75 000 akcji, czyli 50 % całkowitego kapitału zakładowego Caremar.

3.3. **Nowe zamówienie publiczne na usługi**

3.3.1. *Obowiązek świadczenia usług publicznych*

(82) Dnia 16 lipca 2015 r. region Kampanii i przedsiębiorstwo Caremar podpisały nowe zamówienie publiczne na usługi transportu morskiego. To zamówienie publiczne na usługi obowiązywało przez dziewięć lat (tj. do 15 lipca 2024 r. włącznie).

(83) Obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar (a zatem jego nabywcę, przedsiębiorstwo SNAV/Rifim) dotyczy świadczenia usług regularnego transportu morskiego pasażerów lub pasażerów, pojazdów (w tym pojazdów ratowniczych) i przesyłek pocztowych, po z góry ustalonych stawkach, z wykorzystaniem promów i szybkich statków (czyli TMV w przypadku usług mieszanych lub wodolotów w przypadku usług przewozów wyłącznie pasażerskich) zgodnie z harmonogramami wskazanymi w programie transportu morskiego określonym w decyzji zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. regionu Kampanii (stanowiącej załącznik D do nowego zamówienia publicznego na usługi), zmienionej decyzją zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. regionu Kampanii (stanowiącą załącznik E nowego zamówienia publicznego na usługi), z możliwymi dalszymi zmianami.

(84) W odniesieniu do tras morskich, które mają być obsługiwane, przedsiębiorstwo Caremar musi świadczyć usługi transportu morskiego na następujących ośmiu trasach zgodnie z harmonogramami wskazanymi w załącznikach D i E do nowego zamówienia publicznego na usługi: Capri/Neapol, Capri/Sorrento, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli i Procida/Neapol.

(85) Szczegółowe wymagania dotyczące obowiązku świadczenia usług publicznych w odniesieniu do rodzaju statków (prom, TMV, wodolot), harmonogramu i częstotliwości (roczne/sezonowe) na każdej trasie są takie same jak w przypadku przedłużonej początkowej umowy na dzień 16 stycznia 2012 r., jak opisano w motywie 39.

(86) Zgodnie z art. 8 ust. 4 lit. d) nowego zamówienia publicznego na usługi przedsiębiorstwo Caremar musi wypełniać obowiązek świadczenia usług publicznych zgodnie z obowiązkiem ciągłości i częstotliwości, regularności oraz punktualności. W art. 8 ust. 4 lit. l) wyjaśniono, że należy zawsze zapewniać wykonywanie tych obowiązków, również w okresie zwykłej i nadzwyczajnej renowacji statków.

([84]) Opublikowana w Dzienniku Urzędowym regionu Kampanii nr 35 z dnia 8 czerwca 2015 r. Decyzja ta została potwierdzona dekretem prezydenta nr 116 z dnia 15 lipca 2015 r. opublikowanym w Dzienniku Urzędowym regionu Kampanii nr 45 z dnia 20 lipca 2015 r.

(87) Zgodnie z art. 8 ust. 4 lit. c) nowego zamówienia publicznego na usługi w odniesieniu do usług mieszanych przedsiębiorstwo Caremar musi nadać priorytet przewozowi przesyłek pocztowych (w limicie 12 metrów bieżących), jeżeli wymaga tego operator świadczący powszechne usługi pocztowe. Ponadto zgodnie z art. 9 nowego zamówienia publicznego na usługi przedsiębiorstwo Caremar jest zobowiązane do wykonywania, na wniosek regionu Kampanii, bez dodatkowej rekompensaty, do dziesięciu dodatkowych rejsów rocznie w celu zaspokojenia nadzwyczajnych potrzeb w zakresie usług publicznych.

(88) W odniesieniu do liczby, rodzaju i zdolności przewozowej statków przydzielonych do obsługiwanych tras morskich, zgodnie z art. 8 ust. 1, art. 8 ust. 4 lit. m) i art. 8 ust. 5 nowego zamówienia publicznego na usługi, przedsiębiorstwo Caremar jest zobowiązane do korzystania z co najmniej siedmiu statków wskazanych w załączniku H do zamówienia (lub równoważnych pod względem liczby, parametrów technicznych, zdolności przewozowej i komfortu) oraz do zagwarantowania przez cały czas dostępności statku zapasowego o cechach wskazanych we wspomnianym załączniku H. Ponadto przedsiębiorstwo Caremar jest zobowiązane do zagwarantowania przez cały czas sprawności statków wskazanych w załączniku H ([85]).

(89) W odniesieniu taryf, zgodnie z art. 8 ust. 4 lit. e) i art. 13 nowego zamówienia publicznego na usługi, przedsiębiorstwo Caremar musi przestrzegać taryf określonych w decyzji zarządu regionu nr 183 z dnia 29 kwietnia 2011 r. i decyzji zarządu regionu nr 67 z dnia 7 marca 2013 r., zawartych w załącznikach B i C do zamówienia publicznego na usługi, wraz z ich ewentualnymi późniejszymi zmianami. Przedsiębiorstwo Caremar może co roku zwrócić się do regionu Kampanii o dostosowanie taryf do inflacji, ale region Kampanii może podjąć decyzję o nieprzyznaniu wnioskowanego dostosowania lub o zawieszeniu już przyznanego dostosowania ([86]). Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 4 lit. b) przedsiębiorstwo Caremar musi zapewnić bezpłatny transport pacjentów karetką pogotowia ratunkowego w ramach krajowej opieki zdrowotnej.

(90) Jeśli chodzi o jakość usługi, zgodnie z art. 8 ust. 4 lit. v) nowego zamówienia publicznego na usługi przedsiębiorstwo Caremar musiało spełniać normy jakości określone w art. 11 nowego zamówienia publicznego na usługi pod względem punktualności, komfortu podróży i informacji dla użytkowników, jak wskazano w załączniku O do nowego zamówienia publicznego na usługi, w którym określono również kary mające zastosowanie w przypadku nieprzestrzegania tych norm. Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 4 lit. f) przedsiębiorstwo Caremar musi spełniać wymogi jakościowe określone przez region Kampanii w dokumencie *Carta di Servizio* przyjętym na mocy decyzji zarządu regionu nr 3 z dnia 16 marca 2012 r.

(91) Oprócz kar określonych w załączniku O za nieprzestrzeganie minimalnych norm jakości określonych w art. 11 nowego zamówienia publicznego na usługi w art. 25 nowego zamówienia publicznego na usługi określono dodatkowe kary za nieprzestrzeganie obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na przedsiębiorstwo Caremar (np. obowiązki dotyczące ciągłości i regularności ([87]), punktualności ([88]), taryf ([89])), chyba że przedsiębiorstwo Caremar udowodni, że uchybienia nie można mu przypisać z powodu działania siły wyższej.

([85]) Art. 8 ust. 4 lit. m) nowego zamówienia publicznego na usługi.

([86]) Art. 13 ust. 4 i art. 13 ust. 5 nowego zamówienia publicznego na usługi.

([87]) Np. w art. 25 ust. 1 lit. A) nowego zamówienia publicznego na usługi określono karę w wysokości 80 EUR/milę za każdą niewykonaną podróż oraz dodatkową karę w wysokości 5 000 EUR w przypadku, gdy ta podróż nie jest wykonywana więcej niż siedem razy w ciągu jednego miesiąca. Jeżeli w okresie trzech miesięcy przedsiębiorstwo Caremar nie zrealizuje tej podróży dwukrotnie przez ponad siedem razy w ciągu jednego miesiąca, powierzenie zamówienia publicznego na usługi zostaje cofnięte.

([88]) Np. w art. 25 ust. 1 lit. B) nowego zamówienia publicznego na usługi określono karę w wysokości 150 EUR za każde utracone uzasadnione połączenie w ciągu 24 godzin od opóźnień powyżej 30 minut. Za każde opóźnienie przekraczające 30 minut kara wynosi 500 EUR, jeżeli opóźnienie dotyczy podróży, która doznała już opóźnienia powyżej 30 minut w tym samym miesiącu.

([89]) Np. w art. 25 ust. 1 lit. I) nowego zamówienia publicznego na usługi przewidziano karę w wysokości 1 500 EUR w przypadku dwóch skarg pisemnych złożonych w trymestrze dotyczących naruszenia taryf, która w przypadku trzeciej skargi w tym samym trymestrze wzrasta do 5 000 EUR.

3.3.2. *Rekompensata*

(92) Roczne wynagrodzenie bazowe z tytułu rekompensaty wynikającej z nowego zamówienia na wykonywanie obowiązków świadczenia usług publicznych na trasach morskich określonych w motywie 84 zostało ustalone na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia przez region Kampanii w wysokości 178 553 034 EUR na dziewięcioletni okres obowiązywania zamówienia (19 839 226 EUR rocznie), z zastrzeżeniem możliwości jego obniżenia. Kwota zaoferowana przez przedsiębiorstwo SNAV/Rifim, ustalona w wyniku procedury przetargowej, wynosiła 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR rocznie ([90])) z rabatem w wysokości 81 542 961 EUR w dziewięcioletnim okresie obowiązywania zamówienia. W okresie od dnia 16 lipca 2015 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. rekompensatę ustalono na 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) Zgodnie z art. 16 nowego zamówienia publicznego na usługi rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych określa się ilościowo na podstawie metody określonej w uchwale 111/2007 ([92]), zgodnie z którą rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w celu wypełnienia obowiązku świadczenia usług publicznych (równowaga ekonomiczno-finansowa), w tym rozsądnego zysku (zob. motywy 55–66).

(94) Art. 17 nowego zamówienia publicznego na usługi stanowi, że co trzy lata strony sprawdzają warunki równowagi ekonomicznej zamówienia, zgodnie z kryteriami stabilności określonymi w uchwale 111/2007. W przypadku odchyleń od tej równowagi umownej (np. w przypadku niedostatecznej rekompensaty wynoszącej ponad 5 % całkowitej rekompensaty) art. 17 nowego zamówienia publicznego na usługi przewiduje mechanizm przywrócenia równowagi, w ramach którego ocenia się wszystkie parametry związane z wypłatą rekompensaty. Jeżeli kwota rekompensaty okaże się niewystarczająca do pokrycia kosztów operacyjnych poniesionych w związku ze świadczeniem usługi, nowe zamówienie publiczne na usługi umożliwia zmianę kluczowych parametrów rekompensaty, a mianowicie systemu taryf, ograniczenia zakresu oferowanych usług publicznych lub aktywów materialnych przedsiębiorstwa na potrzeby świadczenia usług. W przypadku nadwyżki rekompensaty region Kampanii musi zmniejszyć rekompensatę wypłaconą w następnym okresie regulacyjnym i odzyskać wszelkie nadwyżki rekompensaty już wypłacone (zob. art. 17 ust. 4 i art. 18).

(95) Rekompensata jest wypłacana corocznie w trzech ratach: pierwsza płatność w formie zaliczki dokonywana do dnia 30 kwietnia każdego roku w wysokości 70 % rekompensaty; druga płatność, dokonana do dnia 30 września, jest równa 20 % rekompensaty; pozostała kwota, po odliczeniu odliczeń i kar, jest wypłacana do dnia 31 stycznia następnego roku ([93]).

(96) Zgodnie z art. 18 nowego zamówienia publicznego na usługi wszelkie nadwyżki rekompensaty muszą zostać zwrócone regionowi Kampanii w terminie 30 dni od złożenia wniosku przez region Kampanii. W okresie od dnia 16 lipca 2015 r. do dnia 31 grudnia 2017 r. w ramach procedury weryfikacji stwierdzono, że wystąpiła nadwyżka rekompensaty w wysokości 835 057 EUR, która została zwrócona regionowi Kampanii. W okresie od dnia 31 grudnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. roczna rekompensata w wysokości 10 778 897 EUR została zmniejszona do 9 093 983 EUR w wyniku procesu weryfikacji dotyczącego okresu do dnia 31 grudnia 2017 r. Na podstawie dostępnych sprawozdań finansowych w ramach procedury weryfikacji za lata 2018–2021 stwierdzono nadwyżkę rekompensaty w wysokości 1 389 811 EUR, która została zwrócona regionowi Kampanii.

(97) Zgodnie z art. 20 nowego zamówienia publicznego na usługi region Kampanii posiada uprawnienia nadzorcze w odniesieniu do zamówienia i monitoruje jego właściwe wykonanie, adekwatność i jakość aktywów operatora, przestrzeganie zobowiązań prawnych oraz osiąganie celów jakościowych podczas wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych.

([90]) Art. 16 ust. 2 nowego zamówienia publicznego na usługi stanowi: „[r]ekompensata, o której mowa powyżej, nie może przekroczyć, w okresie obowiązywania niniejszego zamówienia na usługi, kwoty 10 778 897 EUR za rok kalendarzowy, oprócz podatku VAT, wskazanej w ofercie z możliwością obniżenia".

([91]) Art. 16 ust. 3 nowego zamówienia publicznego na usługi.

([92]) Art. 16 ust. 1 nowego zamówienia publicznego na usługi.

([93]) Art. 16 ust. 5 nowego zamówienia publicznego na usługi. Art. 16 ust. 6 nowego zamówienia publicznego na usługi stanowił, że rekompensata za okres od dnia 16 lipca 2015 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. jest wypłacana w dwóch ratach: pierwsza rata w wysokości 70 % do dnia 15 sierpnia 2015 r. i druga rata w wysokości 30 % do dnia 31 stycznia 2016 r.

(98) W następstwie okresowego przeglądu równowagi ekonomicznej zamówienia na podstawie art. 17 rekompensata ustalona z góry na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia (10 778 897 EUR) została zmniejszona przez region Kampanii do 9 093 983 EUR w latach 2018–2021, a następnie obniżona do 9 087 149 EUR w latach 2022–2024. W tabeli 2 przedstawiono rekompensatę ustaloną z góry oraz rekompensatę faktycznie wypłaconą przedsiębiorstwu Caremar za okres od sierpnia 2015 r. do 2021 r.

Tabela 2

Rekompensata ustalona i wypłacona przedsiębiorstwu Caremar na podstawie nowego zamówienia publicznego na usługi w latach 2015–2021

(EUR)

Rok	Ustalona rekompensata	Wypłacona rekompensata
2015 (od lipca 2015 r.)	10 778 897	**4 961 000**
2016	10 778 897	**10 778 000**
2017	10 778 897	**10 778 897**
2018	9 093 983	**10 363 306**
2019	9 093 983	**8 462 289**
2020	9 093 983	**10 365 064**
2021	9 093 983	**8 593 982**

3.4. Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża

(99) W art. 19-*ter* ust. 21 dekretu z mocą ustawy 135/2009 przekształconego w ustawę 166/2009 postanowiono, że aby zagwarantować ciągłość terytorialną z wyspami oraz w celu wywiązania się z obowiązku świadczenia usług publicznych przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwo Caremar, zachowają prawo do przybijania do nabrzeża, które już im przyznano, oraz pierwszeństwo w przydzielaniu miejsc zgodnie z procedurami określonymi przez organy administracji morskiej, jak określono w ustawie nr 84 z dnia 28 stycznia 1994 r. oraz we włoskim kodeksie morskim.

3.5. Środki określone w ustawie 163/2010

(100) W ustawie 163/2010 umożliwiono przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Caremar, tymczasowe wykorzystanie zasobów finansowych już przeznaczonych ([94]) na ulepszenie i modernizację floty na pokrycie pilnych nowych potrzeb związanych z płynnością. Przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, które skorzystały z tej możliwości, musiały jednak ponownie uzupełnić te środki specjalne, aby mogły nadal dokonywać niezbędnej modernizacji swoich statków. Modernizacja ta była konieczna do spełnienia nowych międzynarodowych norm bezpieczeństwa wynikających z porozumienia sztokholmskiego z 1996 r. ([95]).

(101) W szczególności, wykorzystując fundusze z dwóch instrumentów ([96]), przeznaczono 23 750 000 EUR na opłacenie modernizacji w całej grupie Tirrenia. Przedsiębiorstwo Caremar skorzystało z tych funduszy w celu modernizacji swoich statków.

([94]) Zgodnie z art. 19 ust. 13a dekretu z mocą ustawy nr 78 z dnia 1 lipca 2009 r., przekształconego w ustawę nr 102 z dnia 3 sierpnia 2009 r. („ustawa 102/2009"), oraz art. 19-*ter* ust. 19 ustawy 166/2009.

([95]) Te normy bezpieczeństwa zostały następnie szczegółowo określone w dyrektywie Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 144 z 15.5.1998, s. 1), transponowanej dekretem legislacyjnym nr 45 z dnia 4 lutego 2000 r., dyrektywie 2003/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/18/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 18), transponowanej dekretem legislacyjnym nr 52 z dnia 8 marca 2005 r., oraz dyrektywie 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22), transponowanej dekretem legislacyjnym nr 65 z dnia 14 marca 2005 r.

([96]) Wszystkie środki finansowe (tj. 7 000 000 EUR) przewidziane w art. 19-*ter* ust. 19 ustawy 166/2009 oraz 16 750 000 EUR ze środków finansowych przewidzianych w ustawie 102/2009.

(102) Ponadto w art. 1 ustawy 163/2010 postanowiono również co następuje:

a) art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy 135/2009, przekształconego ze zmianami w ustawę 166/2009, zmieniono przez wprowadzenie ust. 24 bis. Zgodnie z tym ustępem wszystkie oficjalne działania i czynności w ramach wykonywania przepisów art. 19-*ter* ust. 1–15 ustawy 166/2009 są objęte zwolnieniem podatkowym. Ustępy te dotyczą liberalizacji sektora kabotażu morskiego w drodze prywatyzacji grupy Tirrenia, w tym etapu przygotowawczego, tj. przeniesienia własności przedsiębiorstw regionalnych na odpowiednie regiony;

b) aby zapewnić ciągłość świadczenia usługi publicznej i wesprzeć proces prywatyzacji przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, przedmiotowe regiony mogą wykorzystać środki z Fondo Aree Sottoutilizzate („FAS") ([97]) zgodnie z uchwałą nr 1 Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica z dnia 6 marca 2009 r. ([98])

4. POSTĘPOWANIE W SPRAWIE UCHYBIENIA ZOBOWIĄZANIOM PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO NR 2007/4609

(103) W dniu 19 grudnia 2008 r., W następstwie wcześniejszych wymian wiadomości między służbami Komisji i Włochami dyrektor generalny Komisji odpowiedzialny za energię i transport wysłał do rządu włoskiego wniosek o udzielenie informacji. Wniosek ten dotyczył m.in. aktualnego przeglądu tras objętych usługą publiczną oraz misji publicznej przewidzianej przez Włochy w ramach proponowanych nowych umów. Ponadto poproszono Włochy o udzielenie większej ilości informacji szczegółowych na temat planów prywatyzacji dotyczących grupy Tirrenia.

(104) W piśmie z 28 kwietnia 2009 r. Włochy udzieliły szczegółowej odpowiedzi na wniosek Komisji z 19 grudnia 2008 r. W piśmie tym Włochy stwierdziły między innymi, że:

a) przedłużenie początkowych umów do 31 grudnia 2009 r. było konieczne do liberalizacji sektora kabotażu morskiego we Włoszech w drodze prywatyzacji grupy Tirrenia;

b) rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana grupie Tirrenia była konieczna do zapewnienia ciągłości terytorialnej z wyspami za pomocą połączeń morskich, których prywatni operatorzy rynkowi nie byli w stanie zagwarantować w stopniu zadowalającym;

c) 10 marca 2009 r. zakończono szczegółowy proces racjonalizacji tras. W procesie tym uwzględniono istotne aspekty społeczne, pracownicze i gospodarcze, jak również konieczność zabezpieczenia niezbędnych połączeń zapewniających ciągłość terytorialną i przeprowadzono konsultacje z sześcioma zainteresowanymi regionami. Racjonalizacja ta doprowadziła do ograniczenia kosztu netto usługi publicznej o ok. 66 mln EUR oraz zwolnienia ok. 600 członków załóg w całej grupie Tirrenia. Włochy przypomniały również, że racjonalizacja z 2009 r. stanowiła uzupełnienie wcześniejszych starań (które miały miejsce w latach 2004, 2006 i 2008) zmierzających do ograniczenia usług świadczonych przez grupę Tirrenia;

d) te cele to: (i) utrzymanie połączeń niezbędnych do zapewnienia ciągłości terytorialnej z oraz między wyspami i główną częścią terytorium oraz prawa do opieki zdrowotnej, nauki i mobilności; (ii) racjonalizacja połączeń, na których działali operatorzy prywatni, którzy zapewniali te same połączenia w tym samym okresie, dając podobne gwarancje jakości i ciągłości; (iii) racjonalizacja połączeń letnich i połączeń wysokiej prędkości, które służą jedynie do przewozu osób;

e) w piśmie Włochy przedstawiły przegląd tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia w 2008 r. i ograniczonej liczby tras, które przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia miały obsługiwać w 2009 r. Według Włoch ta druga grupa tras miała stanowić podstawę nowych umów, które miały zostać zawarte z nowymi właścicielami przedsiębiorstw należących do grupy Tirrenia.

([97]) Fundusz na rzecz Niedostatecznie Wykorzystywanych Obszarów (Fondo Aree Sottoutilizzate) to krajowy fundusz na rzecz wsparcia realizacji włoskiej polityki regionalnej. Środki z funduszu są przeznaczone głównie dla regionów wskazanych przez władze włoskie.

([98]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 137 z dnia 16 czerwca 2009 r.

(105) 21 grudnia 2009 r. dyrektor generalny Komisji odpowiedzialny za energię i transport wysłał do Włoch pismo, w którym m.in. stwierdzono, że w świetle radykalnego przekształcenia włoskiego sektora kabotażu morskiego oraz ze względu na znaczne skutki społeczne, które spowodowałaby prywatyzacja, jeżeli przetargi odbyłby się w charakterze zwykłych zamówień publicznych na usługi, ogłoszenie przetargu na przedsiębiorstwa przewozowe związane takimi umowami było dopuszczalne – co do zasady i w ramach wyjątku – w celu zagwarantowania przestrzegania kryterium niedyskryminacji wśród armatorów unijnych określonego w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3577/92 ([99]). Komisja zauważyła, że rozporządzenie (EWG) nr 3577/92 nie wymaga od państw członkowskich prywatyzacji przedsiębiorstw transportu morskiego, ale tylko liberalizacji tego konkretnego rynku.

(106) W dniu 29 stycznia 2010 r. ([100]) Komisja wysłała wezwanie do usunięcia uchybienia w sprawie nieprawidłowego wdrożenia rozporządzenia (EWG) nr 3577/92. W piśmie tym Komisja przypomniała, że zgodnie z wymogami rozporządzenia zawsze wtedy, gdy państwo członkowskie udziela zamówień publicznych na usługi lub nakłada obowiązek świadczenia usług publicznych, ma postępować, stosując zasadę niedyskryminowania wobec wszystkich armatorów Unii. Art. 4 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia stanowi, że istniejące zamówienia na usługi publiczne mogą pozostawać w mocy aż do czasu wygaśnięcia danej umowy. Komisja zauważyła jednak, że przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia kontynuowały świadczenie usług transportu morskiego po wygaśnięciu odpowiednich zamówień publicznych na usługi. W szczególności umowy te miały wygasnąć na koniec 2008 r., ale Włochy wielokrotnie je przedłużały. W związku z tym Komisja poprosiła Włochy o przedstawienie swoich spostrzeżeń.

(107) Osobno w tym samym dniu dyrektor generalny Komisji odpowiedzialny za energię i transport odpowiedział na pismo Włoch z dnia 22 stycznia 2010 r. Dyrektor generalny podkreślił, że jego odpowiedź dotyczyła wyłącznie przestrzegania rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, a nie kwestii związanych z pomocą państwa. W tym kontekście dyrektor generalny oznajmił, że przedstawione uzasadnienia dotyczące niektórych tras były wystarczające do rozwiania pewnych wątpliwości zgłoszonych wcześniej. Dyrektor generalny przypomniał, że zamówienia publiczne na usługi mogą obejmować jedynie trasy, w przypadku których stwierdzono niedoskonałość rynku.

(108) Dnia 29 marca 2010 r. Włochy odpowiedziały na wystosowane przez Komisję wezwanie do usunięcia uchybienia z dnia 29 stycznia 2010 r.

(109) Dnia 10 września 2010 r. Włochy poinformowały Komisję, że procedura konkurencyjna dotycząca umowy obejmującej m.in. inne trasy archipelagu Wysp Poncjańskich obsługiwanych w tym czasie przez przedsiębiorstwo Caremar została opóźniona. Następnie w ustawie 163/2010 przewidziano dalsze przedłużenie początkowych umów do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar (zob. również motyw 33).

(110) W świetle tych wydarzeń Komisja wystosowała 24 listopada 2010 r. uzupełniające wezwanie do usunięcia uchybienia. W wezwaniu tym Komisja stwierdziła, że:

a) początkowe umowy dotyczące m.in. przedsiębiorstwa Caremar zostały przedłużone automatycznie i bez żadnej procedury konkurencyjnej;

b) chociaż przedmiotowe zamówienia publiczne na usługi były dalej stosowane, nie przeprowadzono żadnej procedury konkurencyjnej m.in. wobec przedsiębiorstwa Caremar;

c) zachowuje prawo do wydania uzasadnionej opinii w stosownych przypadkach (uwzględniając wszelkie ewentualne uwagi zgłoszone przez Włochy).

(111) W dniu 21 czerwca 2012 r. Komisja przyjęła uzasadnioną opinię dotyczącą przedłużenia obowiązku świadczenia usług publicznych powierzonego trzem przedsiębiorstwom (Caremar, Laziomar i Saremar) należącym do byłej grupy Tirrenia. Ponieważ postępowania o udzielenie zamówienia dotyczące pozostałych trzech przedsiębiorstw (Tirrenia, Toremar i Siremar) zostały zakończone w 2011 r. ([101]), przedsiębiorstwa te nie zostały objęte uzasadnioną opinią. Komisja zauważyła, że Włochy nie wdrożyły procedur konkurencyjnych w celu udzielenia zamówienia publicznego na usługi kabotażu morskiego, realizowanego między innymi przez przedsiębiorstwo Caremar, ponad trzy lata po normalnym wygaśnięciu odpowiednich początkowych umów. Umowy te przedłużano automatycznie i bezterminowo, tym samym uniemożliwiając innym unijnym właścicielom statków konkurowanie o udzielenie tych zamówień.

([99]) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7).

([100]) Wezwanie do usunięcia uchybienia przyjęto w dniu 28 stycznia 2010 r., ale zgłoszono Włochom dopiero następnego dnia.

([101]) Nawet pomimo faktu, że przeniesienie praw własności przedsiębiorstw Tirrenia, Toremar i Siremar nastąpiło dopiero w 2012 r.

(112) Dnia 8 sierpnia 2012 r. Włochy odpowiedziały na uzasadnioną opinię, oznajmiając, że ogłoszenia przetargowe dotyczące sprzedaży przedsiębiorstw związanych nowymi zamówieniami publicznymi na usługi były lub miały zostać opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W szczególności ogłoszenie dotyczące przedsiębiorstwa Caremar opublikowano w dniu 20 lipca 2012 r., a w przypadku przedsiębiorstwa Laziomar wysłano do publikacji w dniu 1 sierpnia 2012 r.

(113) Dnia 14 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo CLN zostało nowym właścicielem przedsiębiorstwa Laziomar i podpisało dziesięcioletnią umowę o zamówienie publiczne na usługi w zakresie połączeń z Wyspami Poncjańskimi.

(114) W dniu 16 lipca 2015 r. SNAV/Rifim stało się właścicielem przedsiębiorstwa Caremar; udzielono mu dziewięcioletniego zamówienia publicznego na usługi.

(115) Pismem z dnia 15 lipca 2016 r. Włochy poinformowały Komisję, że prywatyzacja wszystkich przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia została zakończona. W dniu 8 grudnia 2016 r. Komisja podjęła decyzję o zamknięciu postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

5. PODSTAWY DO WSZCZĘCIA I PRZEDŁUŻENIA POSTĘPOWANIA

5.1. Rekompensata za świadczenie usług transportu morskiego w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r.

5.1.1. *Istnienie pomocy*

(116) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że definicja obowiązków świadczenia usług publicznych nie jest wystarczająco jasna, w związku z czym Komisja nie jest w stanie ostatecznie stwierdzić, czy definicja zawierała oczywiste błędy. W szczególności Komisja nie miała pełnego obrazu faktycznych obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwo Caremar w odniesieniu do obsługi połączeń w Zatoce Neapolitańskiej i w archipelagu Wysp Poncjańskich w porównaniu z usługami oferowanymi przez konkurentów na niektórych z tych tras (zob. motywy 194, 203, 205 i 208 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). Ponadto, jeżeli chodzi o trasy w Zatoce Neapolitańskiej, Komisja miała wątpliwości co do zasadności uznania obecności w portach wyspiarskich w nocy za prawdziwą usługę publiczną i zwróciła się do władz włoskich o określenie, czy niektóre patologie nie pozwalają na transport śmigłowcami, oraz o dostarczenie informacji na temat dostępności i przepustowości alternatywnych usług transportu medycznego (zob. motyw 206 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

(117) Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark ([102]) było spełnione, ponieważ parametry będące podstawą obliczenia rekompensaty ustalono z wyprzedzeniem i są one zgodne z wymogami w zakresie przejrzystości (zob. motyw 239 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). W szczególności Komisja odnotowała w motywie 240 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r., że parametry te opisano w początkowej umowie (w odniesieniu do rekompensaty dotyczącej 2009 r.) i w uchwale 111/2007 (w odniesieniu do rekompensaty dotyczącej 2010 r. i lat następnych).

(118) Komisja uznała jednak, że wydaje się, iż trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostało spełnione oraz że operatorzy mogli otrzymywać nadwyżkę rekompensaty z tytułu wykonywania zadań związanych ze świadczeniem usług publicznych (zob. motyw 244 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). W szczególności Komisja wyraziła wątpliwości odnośnie do proporcjonalności rekompensaty wypłaconej przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia począwszy od 2009 r., biorąc pod uwagę brak jasnej definicji obowiązków nałożonych na te przedsiębiorstwa (zob. motyw 245 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). Podobnie Komisja wyraziła wątpliwości, czy premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %, które obowiązuje od 2010 r., odzwierciedlała odpowiedni poziom ryzyka, ponieważ wydawało się, iż na pierwszy rzut oka przedsiębiorstwo Caremar nie podjęło ryzyka zwykle ponoszonego przy świadczeniu takich usług (zob. motyw 247 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

([102]) Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH i Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Komisja przyjęła również wstępne stanowisko, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie było spełnione, ponieważ przedłużenie początkowej umowy nie było przedmiotem przetargu (zob. motyw 249 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). Komisja zauważyła ponadto, że nie otrzymała żadnych dowodów na poparcie argumentu, że przedsiębiorstwo Caremar faktycznie świadczyło usługi po najniższym koszcie dla społeczności (zob. motyw 251 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

(120) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja doszła zatem do wstępnego wniosku, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacona na rzecz operatorów w czasie przedłużenia początkowych umów stanowiła pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (zob. motyw 255 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). Ponadto Komisja uznała, że pomoc tę należy uznać za nową pomoc (zob. motyw 257 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

(121) W decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja wyraziła te same wątpliwości również w odniesieniu do rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar od stycznia 2012 r. do czasu jego prywatyzacji (zob. motywy 42, 180 i 181 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.).

5.1.2. *Zgodność z rynkiem wewnętrznym*

(122) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych za lata 2009, 2010 i 2011 nie wchodziła w zakres zarówno decyzji Komisji 2005/842/WE ([103]), jak i Wspólnotowych ram dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych ([104]) („zasady ramowe UOIG z 2005 r."). W związku z tym Komisja oceniła ten środek bezpośrednio na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE i stwierdziła, że ma wątpliwości, czy stosowne warunki dotyczące zgodności z rynkiem wewnętrznym zostały spełnione (zob. motyw 315 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

(123) W decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja odnotowała, że w dniu 31 stycznia 2012 r. wszedł w życie nowy pakiet dotyczący UOIG składający się z decyzji Komisji 2012/21/UE ([105]) oraz zasad ramowych UOIG z 2011 r. Komisja przyjęła jednak wstępne stanowisko, zgodnie z którym rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach przedłużenia początkowej umowy nie może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym i wyłączona z obowiązku zgłoszenia na mocy decyzji 2012/21/UE, ponieważ przedłużenie to nie było zgodne z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, na podstawie którego w każdym przypadku, gdy państwo członkowskie przyjmuje zamówienia na usługi publiczne lub nakłada obowiązki świadczenia usług publicznych, ma postępować, stosując zasadę niedyskryminowania wobec wszystkich armatorów Wspólnoty (zob. motyw 256 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.). Komisja nie wykluczyła, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana na podstawie przedłużonej początkowej umowy może co do zasady wchodzić w zakres zasad ramowych UOIG (zob. motyw 258 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.), jednak Komisja nie dysponowała wystarczającymi elementami, aby wyciągnąć wnioski w tej kwestii (zob. motyw 267 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.).

5.2. **Prywatyzacja przedsiębiorstwa Caremar**

(124) W decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja wyraziła wątpliwości, czy postępowanie o udzielenie zamówienia dotyczące sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar było wystarczająco przejrzyste i bezwarunkowe, aby zagwarantować, że sprzedaży dokonano po cenie rynkowej (zob. motyw 242 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.). W szczególności Komisja uznała, że sprzedaż działalności przedsiębiorstwa Caremar wraz z powierzeniem nowego zamówienia publicznego na usługi mogła ograniczyć liczbę oferentów lub wpłynąć na cenę sprzedaży (zob. motyw 243 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.).

([103]) Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

([104]) Wspólnotowe ramy dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 297 z 29.11.2005, s. 4).

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

(125) Komisja uznała również na podstawie informacji dostępnych w czasie wydawania decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r., że wszelka pomoc, która mogła zaistnieć w procesie prywatyzacji, byłaby niezgodna z rynkiem wewnętrznym (zob. motyw 305 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.).

5.3. **Nowe zamówienie publiczne na usługi**

5.3.1. *Istnienie pomocy*

(126) W decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że rekompensata wypłacona na rzecz przedsiębiorstwa Caremar nie spełniała kryteriów określonych w wyroku w sprawie *Altmark*, a zatem stanowiła pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Komisja doszła do tego wniosku z następujących powodów: (i) konkurenci, którzy zdawali się oferować podobne usługi, byli obecni na co najmniej części tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar, a ponadto do dyspozycji nie było wystarczających informacji, które umożliwiłyby Komisji stwierdzenie, czy usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym odzwierciedlają faktyczne zapotrzebowanie na usługę publiczną, które nie mogłoby zostać zaspokojone przez same mechanizmy rynkowe; (ii) wydaje się, że obliczenie rekompensaty zgodnie z uchwałą 111/2007 spowodowało, że operator otrzymał nadwyżkę rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej z tych samych powodów, co przedstawione w decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.; (iii) wydaje się, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie było spełnione, ponieważ zamówienia na świadczenie usługi publicznej udzielono pod warunkiem, że zwycięski oferent nabędzie całe przedsiębiorstwo Caremar. Komisja uznała, że gdyby zamówienie publiczne na usługi zostało udzielone bez nakładania wymogu nabycia, mogłoby się to wiązać z niższymi kosztami dla społeczności.

5.3.2. *Zgodność z rynkiem wewnętrznym*

(127) Jeżeli chodzi o zgodność rekompensaty na rzecz przedsiębiorstwa Caremar z rynkiem wewnętrznym, w decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja zauważyła, że na podstawie informacji dostarczonych przez władze włoskie decyzja 2012/21/UE wydaje się nie mieć zastosowania. W każdym razie Komisja nie mogła stwierdzić zastosowania decyzji 2012/21/UE, ponieważ na tym etapie nie dostarczono podpisanej umowy (zob. motyw 283 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.). Komisja nie otrzymała żadnych informacji (np. o liczbie przewiezionych pasażerów w dwóch latach poprzedzających rok, w którym miało miejsce powierzenie), aby mogła zbadać pozostałe warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w decyzji 2012/21/UE. Następnie Komisja oceniła pomoc na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r., ale stwierdziła, że ma wątpliwości co do tego, czy warunki zgodności określone w tych zasadach ramowych zostały spełnione, w szczególności w odniesieniu do istnienia rzeczywistej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym na wszystkich trasach oraz poziomu rozsądnego zysku przyznanego przedsiębiorstwu Caremar (zob. motywy 298 i 300 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.).

5.4. **Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża**

(128) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że jeżeli pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie było płatne, środek stanowi korzyść regulacyjną, która nie wiąże się z przekazaniem żadnych zasobów państwowych, a zatem nie kwalifikuje się jako pomoc państwa (zob. motyw 278 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). Jeżeli pierwszeństwo przybijania do nabrzeża było płatne, Komisja uznała, że w zakresie, w jakim przedsiębiorstwo Caremar świadczy faktyczną UOIG i to pierwszeństwo przyznaje się wyłącznie na trasach objętych UOIG, nie stanowiłoby to dodatkowej korzyści gospodarczej, ponieważ byłoby nieodłącznie związane ze świadczeniem UOIG (zob. motyw 279 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.). Komisja zwróciła się jednak do Włoch i osób trzecich o przedstawienie dalszych informacji na temat tego środka (zob. motyw 280 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

(129) Ponieważ Komisja podała w wątpliwość zasadność misji świadczenia UOIG, nie mogła stwierdzić, czy środek byłby zgodny z rynkiem wewnętrznym, gdyby stanowił pomoc (zob. motyw 319 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

5.5. **Środki określone w ustawie 163/2010**

(130) W motywie 289 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że wszystkie środki ustanowione ustawą z 163/2010 stanowiły pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w tym na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia. Obejmowały one: (i) możliwe wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków ze względów związanych z płynnością; (ii) zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji; (iii) możliwe wykorzystanie środków z FAS. Komisja poprosiła Włochy o wyjaśnienie czy i w jaki sposób każdy z tych środków jest niezbędny do świadczenia usługi publicznej.

(131) Komisja przyjęła również wstępne stanowisko, że środki te prawdopodobnie stanowiły pomoc operacyjną zmniejszającą koszty, które przedsiębiorstwo Caremar i pozostałe przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia musiałyby w innych okolicznościach ponieść same, a zatem środki te należy uznać za niezgodne z rynek wewnętrznym (zob. motyw 320 decyzji o wszczęciu postępowania).

6. **UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA CAREMAR**

6.1. **W sprawie obowiązku świadczenia usług publicznych i środowiska konkurencyjnego**

(132) Przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że obowiązek świadczenia usług publicznych został dokładnie określony w aktach regionu Kampanii oraz że region Kampanii w definicji obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na przedsiębiorstwo Caremar należycie uwzględnił konkurencyjne środowisko usług transportu morskiego świadczonych w Zatoce Neapolitańskiej i potrzeby lokalnej ludności w zakresie transportu morskiego.

(133) Według przedsiębiorstwa Caremar definicję obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na przedsiębiorstwo Caremar określono w początkowej umowie, planach pięcioletnich i ramach dotyczących przybijania do nabrzeża (*quadri accosti*), zatwierdzonych i opublikowanych przez region Kampanii, w celu dostosowania oferty do popytu wśród użytkowników. Jeżeli chodzi o poziom wymaganych usług, przedsiębiorstwo Caremar zauważyło, że obowiązek świadczenia usług publicznych nie dotyczył jedynie trasy, która miała być obsługiwana, ale obejmował szereg obowiązków związanych z ciągłością i częstotliwością rejsów, regularnością i punktualnością, taryfami oraz innymi wymogami dotyczącymi zdolności przewozowej i charakterystyki statków, które mają być wykorzystywane, odzwierciedlając w ten sposób rzeczywiste zapotrzebowanie na usługę publiczną.

(134) Przedsiębiorstwo Caremar przedstawiło szczegółowe informacje na temat poszczególnych tras morskich, aby wykazać, że działało zgodnie ze szczególnymi wymogami mającymi na celu wywiązanie się z obowiązków świadczenia usługi publicznej (np. obowiązek obsługi pierwszego rejsu porannego do części kontynentalnej, a w konsekwencji konieczność zapewnienia nocnego postoju statków na wyspie, co wiąże się z dodatkowymi kosztami), różnicując w ten sposób swoją rolę w stosunku do konkurentów. Przedsiębiorstwo Caremar wyjaśniło, że w celu zapewnienia wywiązania się z tych obowiązków załoga Caremar pozostaje w służbie łącznie przez 16 godzin dziennie (maksymalny dopuszczalny czas na mocy odpowiednich przepisów) na statek.

(135) Jeśli chodzi o warunki konkurencji w Zatoce Neapolitańskiej i archipelagu Wysp Poncjańskich, przedsiębiorstwo Caremar stwierdziło, że zawsze było jedynym operatorem zdolnym do oferowania regularnych i niezawodnych usług transportu morskiego mających na celu zapewnienie niezakłóconego połączenia wysp z częścią kontynentalną. Przedsiębiorstwo Caremar zwróciło uwagę, że odgrywa kluczową rolę w zapewnianiu zgodności z zasadą ciągłości terytorialnej, ponieważ same mechanizmy rynkowe nigdy nie były w stanie sprostać oczekiwaniom i potrzebom społeczności wyspiarskich w zakresie regularnych i bezpośrednich usług w celu zapewnienia łączności między wyspami a częścią kontynentalną. Zdaniem przedsiębiorstwa Caremar wynika to z faktu, że Zatoka Neapolitańska charakteryzuje się szeregiem wysp bardzo gęsto zaludnionych, co nieuchronnie uwidacznia się w codziennym popycie na regularną łączność (np. do celów zawodowych lub edukacyjnych).

6.2. **W sprawie zgodności przedłużenia początkowej umowy z kryteriami określonymi w wyroku w sprawie Altmark**

(136) Przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że rekompensata, jaką otrzymało podczas przedłużenia początkowej umowy, nie stanowi pomocy państwa, ponieważ spełnione zostały łącznie cztery warunki określone w orzecznictwie w sprawie Altmark.

(137) Jeżeli chodzi o pierwsze kryterium Altmark, przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że powierzono mu wykonywanie jasno określonego obowiązku świadczenia usług publicznych i że w związku z tym pierwsze kryterium jest spełnione (zob. uwagi przedstawione w sekcji 6.1).

(138) W odniesieniu do drugiego kryterium Altmark przedsiębiorstwo Caremar przypomina, że kryteria obliczania rekompensaty zostały ustalone z wyprzedzeniem (tj. w początkowej umowie i w uchwale 111/2007) w obiektywny i przejrzysty sposób, w związku z czym drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark jest również spełnione.

(139) Jeżeli chodzi o trzecie kryterium Altmark, przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że rekompensata przyznana w okresie przedłużenia nie przekraczała kwoty niezbędnej do pokrycia dodatkowych kosztów generowanych przez usługę, biorąc pod uwagę odpowiednie przychody i rozsądny zysk, a zatem trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark jest spełnione. W odpowiedzi na wątpliwości Komisji, że od 2010 r. przedsiębiorstwo Caremar otrzymywało nadwyżkę rekompensaty za wykonywanie obowiązku świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że wypłacona rekompensata nie była wystarczająca do pokrycia kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem obowiązku świadczenia usług publicznych, a ponadto nie przyznano żadnej marży zysku.

(140) Wreszcie w odniesieniu do czwartego kryterium Altmark przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że wobec braku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego rekompensata została ustalona na podstawie analizy kosztów wydajnego przedsiębiorstwa (np. całkowicie zamortyzowane koszty statków, optymalizacja stosunku załogi do wydajności, utrzymanie najniższych taryf pomimo wzrostu kosztów paliwa).

6.3. **W sprawie zgodności przedłużenia początkowej umowy z art. 106 ust. 2 TFUE**

(141) Przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że do celów oceny zgodności, jak stwierdzono w motywie 308 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r., muszą zostać spełnione łącznie trzy warunki:

a) usługi muszą stanowić usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym;

b) państwo musi odpowiednio powierzyć świadczenie usług beneficjentowi;

c) rekompensata musi być proporcjonalna do kosztów generowanych w związku ze świadczeniem usług w ogólnym interesie gospodarczym.

(142) Jeżeli chodzi o pierwszy warunek, przedsiębiorstwo Caremar wyjaśnia, że usługi są świadczone zgodnie ze szczególnymi wymogami publicznymi, zapewniając ciągłość terytorialną (zob. uwagi przedstawione w sekcji 6.1).

(143) W odniesieniu do drugiego warunku przedsiębiorstwo Caremar utrzymuje, że świadczy usługi transportu morskiego powierzone mu na mocy początkowej umowy, która szczegółowo określa obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na Caremar.

(144) Wreszcie, jeśli chodzi o warunek proporcjonalności, przedsiębiorstwo Caremar ponownie podkreśla, że otrzymało niedostateczną rekompensatę, na przykład w latach 2010 i 2011, jak wynika z ksiąg rachunkowych przedsiębiorstwa.

6.4. **W sprawie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża**

(145) Przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że przyznanie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża nie przynosi żadnej korzyści gospodarczej i że w związku z tym środek ten nie może zostać uznany za pomoc państwa. Ponadto przedsiębiorstwo Caremar podkreśla, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest wykorzystywane wyłącznie do wykonywania zobowiązań wynikających z zamówienia publicznego na usługi.

6.5. **W sprawie środków ustanowionych ustawą 163/2010**

(146) W odniesieniu do środków wsparcia finansowego przyznanych Caremar na mocy ustawy 163/2010 przedsiębiorstwo Caremar potwierdza, że 2 115 000 EUR przyznano mu wyłącznie w celu modernizacji jego floty. Przedsiębiorstwo Caremar sugeruje zatem, że środki przewidziane w ustawie 163/2010 nie stanowią dla niego pomocy państwa, ponieważ są niezbędne do sfinansowania obowiązku świadczenia usług publicznych powierzonego przedsiębiorstwu Caremar.

7. **UWAGI KONKURENTÓW PRZEDSIĘBIORSTWA CAREMAR**

7.1. **Uwagi przedsiębiorstwa Medmar**

7.1.1. *W sprawie obowiązku świadczenia usług publicznych i środowiska konkurencyjnego*

(147) Przedsiębiorstwo Medmar wskazało, że środki pomocy państwa objęte decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. oraz warunki rynkowe pozostają takie same jak objęte decyzją 2005/163/WE. Te środki pomocy państwa dotyczą: a) rekompensaty przyznawanej co roku przedsiębiorstwu Caremar z tytułu obsługi połączenia Neapol/Capri, w odniesieniu do którego decyzją 2005/163/WE nakazano odzyskanie wszystkich dotacji na rzecz przedsiębiorstwa Caremar; oraz b) rekompensaty przyznawanej co roku przedsiębiorstwu Caremar z tytułu obsługi połączenia Ischia/Procida, w odniesieniu do którego decyzją 2005/163/WE nakazano Włochom ograniczenie liczby połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar i zrekompensowanie jedynie strat z działalności operacyjnej netto poniesionych przez przedsiębiorstwo Caremar. Zdaniem przedsiębiorstwa Medmar decyzja 2005/163/WE została przyjęta, ponieważ sektor prywatny był w stanie oferować usługi porównywalne z usługami oferowanymi przez Caremar, z porównywalnymi aktywami.

(148) Przedsiębiorstwo Medmar zauważyło, że region Kampanii powierzył przedsiębiorstwom Caremar i Medmar obowiązek świadczenia usług publicznych w zakresie obsługi połączeń Ischia/Procida, Procida/Neapol i Ischia/Procida/Pozzuoli. W przeciwieństwie do przedsiębiorstwa Caremar przedsiębiorstwo Medmar nie otrzymało jednak żadnej rekompensaty za świadczenie tych usług. Nie wszczęto postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w celu zidentyfikowania przedsiębiorstw zdolnych do wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych po najniższym koszcie dla społeczności. Zamiast tego region Kampanii zobowiązał przedsiębiorstwa prywatne do wyrażenia zgody na podpisanie „aktów deklaracji", na mocy których są one zobowiązane do wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych na warunkach określonych przez region Kampanii (w odniesieniu do harmonogramu i taryf). Zdaniem przedsiębiorstwa Medmar, gdyby przedsiębiorstwa prywatne nie chciały podpisać wspomnianych „aktów deklaracji", odmówiono by im zezwolenia na świadczenie jakiejkolwiek usługi na danym obszarze.

(149) Przedsiębiorstwo Medmar utrzymywało, że region Kampanii nie musiał powierzać przedsiębiorstwu Caremar obowiązku świadczenia usług publicznych z rekompensatą, ponieważ przedsiębiorstwo Medmar mogło świadczyć tę samą usługę bez rekompensaty.

(150) W szczególności przedsiębiorstwo Medmar wyjaśniło, że w 2011 r. obsługiwało codzienne rejsy w następujący sposób:

— Ischia/Neapol: siedem codziennych rejsów (z których pięć obejmowało przystanek na Procidzie);

— Ischia/Pozzuoli: 13 codziennych rejsów oraz jedno codzienne połączenie do Casamiccioli w sezonie letnim.

(151) Z drugiej strony, zdaniem Medmar, przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało mniejszą liczbę rejsów na wspomnianych trasach, jak następuje:

— Ischia/Neapol: 11 codziennych rejsów plus trzy rejsy w sezonie letnim;

— Ischia/Procida/Pozzuoli: trzy codzienne rejsy.

(152) Ponadto przedsiębiorstwo Medmar podkreśliło, że jakość usług i wykorzystywanych statków odpowiada jakości usług i statkom przedsiębiorstwa Caremar. Ponadto na tym samym obszarze działają inne przedsiębiorstwa prywatne.

(153) W tych okolicznościach przedsiębiorstwo Medmar stwierdziło, że powierzenie przedsiębiorstwu Caremar obowiązku świadczenia usług publicznych nie było konieczne, a zatem jest niezgodne z TFUE.

(154) Jeżeli Komisja uzna, że powierzenie obowiązku świadczenia usług publicznych jest konieczne, przedsiębiorstwo Medmar twierdzi, że powierzenie to narusza art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, zgodnie z którym „[...] Zawsze wtedy, gdy państwo członkowskie udziela zamówień na usługi publiczne lub nakłada obowiązek świadczenia usług publicznych, postępować będzie, stosując zasadę niedyskryminowania wobec armatorów Wspólnoty" oraz „[...] wynagrodzenie za zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych musi być osiągalne dla wszystkich armatorów Wspólnoty".

(155) Przedsiębiorstwo Medmar twierdziło ponadto, że Włochy nie dostarczyły informacji na temat kwot przyznanych w odniesieniu do każdego połączenia obsługiwanego przez przedsiębiorstwo Caremar.

7.1.2. *W sprawie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża*

(156) Przedsiębiorstwo Medmar twierdzi, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża przyznane Caremar narusza art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, ponieważ zapewnia przedsiębiorstwu Caremar najlepsze połączenia w najbardziej opłacalnych ekonomicznie godzinach, dyskryminując w ten sposób armatorów unijnych i uniemożliwiając im korzystanie z prawa do świadczenia usług na otwartym rynku.

(157) Przedsiębiorstwo Medmar odnosi się również do zalecenia wydanego w dniu 13 lipca 2009 r. przez włoski organ ochrony konkurencji, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM"), dotyczącego uchylenia przepisu ([106]), zgodnie z którym przedsiębiorstwu Caremar przysługuje pierwszeństwo przybijania do nabrzeża w odniesieniu do swoich usług. Zdaniem AGCM przepis ten grozi wyeliminowaniem konkurencji, ponieważ uniemożliwia prywatnym przedsiębiorstwom obsługę połączeń w godzinach, które są ekonomicznie opłacalne.

7.1.3. *W sprawie środków ustanowionych ustawą 163/2010*

(158) Przedsiębiorstwo Medmar zwraca uwagę, że na mocy ustawy 163/2010 Włochy przedłużyły okres obowiązywania początkowej umowy do czasu zakończenia procesu prywatyzacji. Przedłużenie to narusza rozporządzenie (EWG) nr 3577/92 w zakresie, w jakim przedsiębiorstwa, które miało wywiązać się z obowiązku świadczenia usług publicznych, nie wybrano w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, dyskryminując w ten sposób Medmar.

(159) Ponadto zgodnie z art. 19 ustawy 163/2010 przedsiębiorstwu Caremar przyznano kwotę 2 115 000 EUR na modernizację floty, co zdaniem przedsiębiorstwa Medmar stanowi pomoc operacyjną, a zatem niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Ponadto ustawa 163/2010 przyznała przedsiębiorstwu Caremar i pozostałym przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia dostęp do kwoty 49 000 000 EUR na pokrycie potrzeb w zakresie płynności, co zdaniem Medmar stanowi również pomoc operacyjną, a zatem niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

(160) Na koniec przedsiębiorstwo Medmar twierdzi, że zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar stanowią pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

7.2. **Uwagi przedsiębiorstw SNAV i ACAP**

(161) Jeżeli chodzi o powierzenie przedsiębiorstwu Caremar obowiązku świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwa SNAV i ACAP twierdziły, że kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark wymagające istnienia rzeczywistej UOIG nie zostało spełnione i nie było potrzeby przedmiotowego powierzenia, ponieważ trasy obsługiwane przez Caremar były również obsługiwane przez przedsiębiorstwa prywatne. W szczególności przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało następujące trasy:

— Sorrento/Capri: siedem codziennych rejsów w dni robocze, pięć rejsów w weekendy;

— Neapol/Ischia: cztery codzienne rejsy, w tym trzy przez Procidę;

— Procida/Ischia: cztery codzienne rejsy;

— Procida/Neapol: cztery codzienne rejsy.

(162) Przedsiębiorstwa SNAV i ACAP twierdzą, że powierzenie świadczenia UOIG przedsiębiorstwu Caremar i związana z tym rekompensata stanowią pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 TFUE.

7.3. **Uwagi przedsiębiorstwa GNV**

(163) Uwagi przedsiębiorstwa GNV dotyczyły pierwszeństwa przybijania do nabrzeża oraz środków przewidzianych w ustawie 163/2010.

(164) Jeżeli chodzi o pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, przedsiębiorstwo GNV zauważyło, że przedsiębiorstwo Caremar i pozostałe przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia były w stanie odnieść największe korzyści – pod względem czasu i przybijania do nabrzeża – z możliwości w zakresie przewozu osób oferowanych przez rynek, wybierając dogodniejsze godziny przybijania do nabrzeża, a tym samym poprawiając swoją pozycję w segmencie przewozu osób ze szkodą dla konkurencyjnych przedsiębiorstw prywatnych.

([106]) Art. 19-*ter* dekretu z mocą ustawy 135/2009.

(165) Jeżeli chodzi o środki przewidziane w ustawie 163/2010, przedsiębiorstwo GNV stwierdziło, że środki te stanowiły pomoc operacyjną, dzięki której przedsiębiorstwo Caremar, jak również pozostałe przedsiębiorstwa należące do grupy Tirrenia, zdołały uniknąć kosztów, które normalnie musiałyby pokryć z własnych zasobów finansowych.

7.4. **Uwagi przedsiębiorstwa Alilauro**

(166) Przedsiębiorstwo Alilauro twierdziło, że przed prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar region Kampanii nadużywał swojej pozycji dominującej, koordynując cały ruch w Zatoce Neapolitańskiej poprzez przydzielanie obowiązku świadczenia usług publicznych i określenie poziomu taryf. Według przedsiębiorstwa Alilauro wystąpił konflikt interesów, który sprawił, że region Kampanii do nie ogłosił postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na sprzedaż przedsiębiorstwa Caremar.

(167) Ponadto przedsiębiorstwo Alilauro argumentowało, że wszystkie trasy obsługiwane przez Caremar były również obsługiwane przez inne podmioty prywatne, które nie otrzymywały żadnej rekompensaty publicznej, podczas gdy zarzut dotyczący wzrostu kosztów przedsiębiorstwa Caremar w wyniku obowiązkowej obecności statków w portach wyspiarskich jest nieuzasadniony, czy to z powodu obecności w portach statków prywatnych, czy ze względu na to, że w przypadku ratownictwa medycznego usługi te mogłyby być świadczone przez łodzie motorowe specjalnie skonstruowane w tym celu, a także przez śmigłowce.

7.5. **Uwagi przedsiębiorstwa NLG**

(168) Zdaniem NLG nie istniało rzeczywiste zapotrzebowanie publiczne na trasie Neapol/Capri, ponieważ przedsiębiorstwo NLG obsługiwało dwa razy więcej codziennych rejsów na wyspę Capri, które uznawało za równoważne z rejsami przedsiębiorstwa Caremar pod względem jakości, ciągłości i komfortu statku.

(169) Ponadto przedsiębiorstwo NLG zakwestionowało fakt, że przedłużenia początkowej umowy odbywały się bez uprzedniego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, co dyskryminuje NLG.

(170) Ponadto przedsiębiorstwo NLG utrzymywało, że środki przewidziane w ustawie 163/2010 stanowią pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym ze względu na ich charakter pomocy operacyjnej, podczas gdy pierwszeństwo przybijania do nabrzeża przedsiębiorstwa Caremar stanowiło kolejne naruszenie, ponieważ umożliwiło przedsiębiorstwu Caremar korzystanie z najlepszych tras i rozkładów połączeń.

7.6. **Uwagi przedsiębiorstwa Marworld**

(171) Przedsiębiorstwo Marworld twierdziło, że region Kampanii przyznał przedsiębiorstwu Caremar pomoc w trakcie procesu prywatyzacji. W szczególności przedsiębiorstwo Marworld wskazało, że decyzją regionalną nr 316 z dnia 21 maja 2015 r. region Kampanii przyznał przedsiębiorstwu Caremar 2 155 008 EUR, z zastrzeżeniem jego nabycia przez SNAV/Rifim, w celu przywrócenia sytuacji finansowej Caremar do wartości obowiązującej w momencie, w którym przedsiębiorstwo SNAV/Rifim zaoferowało 6 000 001 EUR za nabycie Caremar.

8. **UWAGI WŁOCH**

8.1. **W sprawie obowiązku świadczenia usług publicznych i środowiska konkurencyjnego**

(172) Włochy wyjaśniają, że przedsiębiorstwo Caremar prowadzi działalność wyłącznie w ramach wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych oraz że przedsiębiorstwo Caremar posiada niemal wyłączną kompetencję w dziedzinie transportu pojazdów i towarów (np. przesyłek pocztowych) z wysp Zatoki Neapolitańskiej do części kontynentalnej, który ma niewielkie znaczenie handlowe, podczas gdy konkurenci koncentrują się głównie na przewozie osób (zob. w szczególności motywy 182–185).

(173) Według Włoch obowiązek świadczenia usług publicznych powierzony przedsiębiorstwu Caremar zaspokaja rzeczywiste i aktualne potrzeby społeczności zlokalizowanych na wyspach, które prawdopodobnie nie zostaną zapewnione przez same mechanizmy rynkowe, w szczególności w odniesieniu do ciągłości terytorialnej i częstotliwości rejsów, ich regularności i punktualności, a także szeregu wymogów dotyczących zdolności przewozowej statków i załogi.

(174) Aby zilustrować istnienie rzeczywistego popytu ze strony użytkowników na przedmiotowe usługi transportu morskiego, Włochy przedstawiły dane dotyczące ruchu przedsiębiorstwa Caremar na trasach objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych podlegających przedłużonej początkowej umowie, umowie pomostowej i nowemu zamówieniu publicznemu na usługi.

(175) Jeżeli chodzi o trasy w Zatoce Neapolitańskiej, dane dotyczące usług transportu morskiego przedsiębiorstwa Caremar na tych trasach w latach 2009–2021 (zob. tabele od 3 do 8 poniżej) wskazują, że zawsze występował popyt wśród użytkowników, nie tylko w odniesieniu do ruchu pasażerskiego, ale również ruchu mieszanego (w tym pojazdów i towarów). Ponadto zdaniem Włoch fakt, że przez lata ruch przedsiębiorstwa Caremar utrzymywał się na stałym poziomie, stanowi wyraźną wskazówkę, że oferta Caremar zaspokaja popyt wśród użytkowników wywodzący się z miejscowej ludności – który jest raczej stabilny, ponieważ mieszkańcy potrzebują usług transportu morskiego codziennie przez cały rok – i nie wpłynęły na nią wahania ruchu turystycznego.

Ruch pasażerski

Tabela 3

Pasażerowie przewiezieni w latach 2009–2014

Trasy	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri/Neapol	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia/Procida/Neapol (1)	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

(1) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinkach Ischia/Procida i Procida/Neapol oraz na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol. Włochy przedstawiły również podział na odcinki ruchu pasażerskiego przedsiębiorstwa Caremar w latach 2011–2021, z którego wynika, że również ruch na poszczególnych odcinkach utrzymywał się na stałym poziomie na przestrzeni lat.

(2) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinku Procida/Pozzuoli. Włochy przedstawiły również podział na odcinki ruchu pasażerskiego przedsiębiorstwa Caremar w latach 2011–2021, z którego wynika, że również ruch na poszczególnych odcinkach utrzymywał się na stałym poziomie na przestrzeni lat.

Tabela 4

Pasażerowie przewiezieni w latach 2015–2021

Trasy	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000 – 200 000]	[100 000 – 200 000]
Capri/Neapol	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000 – 400 000]	[400 000 – 500 000]
Ischia/Procida/Neapol (1)	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000 – 2 000 000]	[1 000 000 – 2 000 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000 – 300 000]	[300 000 – 400 000]

(1) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinkach Ischia/Procida i Procida/Neapol oraz na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol.

(2) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinku Procida/Pozzuoli.

Pojazdy

Tabela 5

Pojazdy przewiezione w latach 2009–2014

Trasy	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri/Neapol	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia/Procida/Neapol (1)	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

(1) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinkach Ischia/Procida i Procida/Neapol oraz na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol. Włochy przedstawiły również podział na odcinki ruchu przedsiębiorstwa Caremar w latach 2013–2021, z którego wynika, że liczba pojazdów przewożonych przez przedsiębiorstwo Caremar na każdym odcinku utrzymywała się na stałym poziomie na przestrzeni lat.

(2) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinku Procida/Pozzuoli. Włochy przedstawiły również podział na odcinki ruchu przedsiębiorstwa Caremar w latach 2013–2021, z którego wynika, że liczba pojazdów przewożonych przez przedsiębiorstwo Caremar na każdym odcinku utrzymywała się na stałym poziomie na przestrzeni lat.

Tabela 6

Pojazdy przewiezione w latach 2015–2021

Trasy	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000 – 20 000]	[10 000 – 20 000]
Capri/Neapol	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000 – 30 000]	[20 000 – 30 000]
Ischia/Procida/Neapol (1)	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000 – 80 000]	[90 000 – 100 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000 – 50 000]	[60 000 – 70 000]

(1) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinkach Ischia/Procida i Procida/Neapol oraz na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol.
(2) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinku Procida/Pozzuoli.

Towary (w metrach bieżących)

Tabela 7

Przewożone towary (w metrach bieżących) w latach 2009–2014

Trasy	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri/Neapol	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia/Procida/Neapol (1)	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

(1) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinkach Ischia/Procida i Procida/Neapol oraz na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol. Włochy przedstawiły również podział na odcinki ruchu przedsiębiorstwa Caremar w latach 2013–2021, z którego wynika, że liczba metrów bieżących towarów przewożonych przez przedsiębiorstwo Caremar na każdym odcinku utrzymywała się na stałym poziomie na przestrzeni lat.

(2) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinku Procida/Pozzuoli. Włochy przedstawiły również podział na odcinki ruchu przedsiębiorstwa Caremar w latach 2013–2021, z którego wynika, że liczba metrów bieżących towarów przewożonych przez przedsiębiorstwo Caremar na każdym odcinku utrzymywała się na stałym poziomie na przestrzeni lat.

Tabela 8

Przewożone towary (w metrach bieżących) w latach 2015–2021

Trasy	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000 – 90 000]	[100 000 – 200 000]
Capri/Neapol	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000 – 300 000]	[200 000 – 300 000]
Ischia/Procida/Neapol (1)	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000 – 300 000]	[300 000 – 400 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli (2)	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000 – 90 000]	[90 000 – 100 000]

(1) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinkach Ischia/Procida i Procida/Neapol oraz na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol.
(2) Ruch na tej trasie obejmował również ruch na odcinku Procida/Pozzuoli.

(176) Jeżeli chodzi o trasy w archipelagu Wysp Ponckańskich, które były obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar tylko w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 maja 2011 r. ([107]), Włochy podały liczbę pasażerów obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar na tych trasach w latach 2009 i 2010 oraz liczbę pojazdów przewiezionych na tych trasach w 2009 r., zob. tabela 9. Zdaniem Włoch dane te, choć częściowe ([108]), pozwalają uznać, że popyt wśród użytkowników był obecny i stabilny na tych trasach.

Tabela 9

Pasażerowie i pojazdy przewiezieni w latach 2009 i 2010

Trasy	2009		2010	
	Pasażerowie	Pojazdy	Pasażerowie	Pojazdy
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	Nie dotyczy
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	Nie dotyczy
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	Nie dotyczy

(177) Jeżeli chodzi o zastosowanie kryteriów zawartych w wyroku w sprawie SNCM ([109]) do sytuacji w zakresie transportu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej, Włochy twierdzą, że kryteria te nie są odpowiednie, ponieważ określają czysto ilościową analizę opartą na porównaniu podaży i popytu w zakresie transportu, która nie uwzględnia specyfiki potrzeb lokalnej ludności w zakresie usług publicznych.

([107]) Od dnia 1 czerwca 2011 r. trasy w archipelagu Wysp Ponckańskich były obsługiwane przez przedsiębiorstwo Laziomar.
([108]) Według Włoch nie można było już uzyskać pozostałych danych dotyczących ruchu pasażerskiego w 2011 r., pojazdów przewiezionych w latach 2010 i 2011 oraz przewozu towarów w latach 2009–2011.
([109]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisja, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, pkt 130 i 134.

(178) Jeżeli chodzi o określenie popytu wśród użytkowników i oferty rynkowej, Włochy wyjaśniły, że wybory dokonane przez region Kampanii pod względem częstotliwości i rozkładów usług, które miały być świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar na trasach objętych przedłużoną początkową umową, opierały się na potrzebach wyrażonych przez władze lokalne i były następstwem rozmów z przedsiębiorstwami żeglugowymi działającymi w Zatoce Neapolitańskiej na temat ich zdolności do świadczenia usług na warunkach rynkowych lub w ramach jednostronnie nałożonego obowiązku świadczenia usług publicznych.

(179) W szczególności Włochy wyjaśniły, że ramy proceduralne dla określenia przez region Kampanii obowiązku świadczenia usług publicznych w sektorze transportu morskiego ustanowiono w art. 17 ustawy regionalnej nr 3 z dnia 28 marca 2002 r., zgodnie z którym region Kampanii musi skonsultować się z użytkownikami usług i usługodawcami przed określeniem zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych. Ponadto zgodnie z tym samym artykułem zakres obowiązku świadczenia usług publicznych musi być weryfikowany, a w razie potrzeby zmieniany co trzy lata. Jeśli chodzi o przedłużoną początkową umowę, obowiązek świadczenia usług publicznych wykonywany przez przedsiębiorstwo Caremar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. opierał się na konsultacjach publicznych przeprowadzonych przez region Kampanii w latach 2006–2007 ([110]). Zakres obowiązku świadczenia usług publicznych pod względem częstotliwości i rozkładów połączeń (same trasy objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych pozostały niezmienione) został zmieniony w 2011 r. decyzją zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. na podstawie konsultacji publicznych przeprowadzonych w latach 2010–2011 (zapoczątkowanych w listopadzie 2010 r.).

(180) Włochy przedstawiły szczegółowe informacje na temat prac prowadzących do przyjęcia decyzji zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r., na mocy której region Kampanii przyjął trzyletni program (2011–2013) minimalnych usług w Zatoce Neapolitańskiej (zob. motyw 38), który wszedł w życie w dniu 1 października 2011 r. Program ten dotyczył wszystkich operatorów świadczących usługę transportu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej. Jeśli chodzi o przedsiębiorstwo Caremar, region Kampanii wprowadził na mocy decyzji zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. pewne nieznaczne zmiany w rozkładach i częstotliwościach połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar ze skutkiem od dnia 16 stycznia 2012 r.

(181) Włochy wyjaśniły, że w następstwie konsultacji publicznych przeprowadzonych w listopadzie–grudniu 2010 r., na początku 2011 r. region Kampanii zaprosił przedstawiciela gmin Zatoki Neapolitańskiej na spotkania techniczne w celu omówienia zapotrzebowania publicznego określonego w ramach konsultacji publicznych w związku z przeglądem programu usług transportu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej ([111]). W dniu 22 lipca 2011 r. region Kampanii spotkał się z przedsiębiorstwami żeglugowymi prowadzącymi działalność w Zatoce Neapolitańskiej (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) w celu przedyskutowania z władzami lokalnymi potrzeb w zakresie usług publicznych określonych przez region oraz sprawdzenia dostępności rynku w celu świadczenia usług wystarczających do zaspokojenia tych potrzeb. Dyskusja potwierdziła, że sam rynek nie świadczyłby wszystkich usług określonych przez region Kampanii jako niezbędne do zaspokojenia potrzeb publicznych. W dniu 28 lipca 2011 r. region Kampanii spotkał się ponownie z przedstawicielami wysp Zatoki Neapolitańskiej, aby określić z nimi aspekty techniczne trzyletniego programu (2011–2013) pod względem częstotliwości i rozkładów połączeń ([112]). Po przyjęciu trzyletniego programu (2011–2013) dotyczącego minimalnych usług w Zatoce

([110]) Decyzją zarządu regionu nr 548 z dnia 2 kwietnia 2007 r.

([111]) Na przykład w dniu 25 lutego 2011 r. region Kampanii zaprosił przedstawicieli gmin Ischii na spotkanie techniczne w dniu 2 marca 2011 r. w sprawie określenia programu usług transportu morskiego między Neapolem/Pozzuoli a Ischią. Podczas tego spotkania przedstawiciele gmin Ischii podkreślili potrzebę zapewnienia połączeń do/z Ischii: a) na samym początku dnia i w porze nocnej, aby umożliwić zamawianie towarów; b) w godz. 6:30–9:00, aby umożliwić codzienne dojazdy uczniów i pracowników do Neapolu/Pozzuoli oraz w godz. 12:30–15:00, aby umożliwić im powrót na Ischię; c) w godz. 9:00–12:30 oraz w godz. 15:00–18:00, aby umożliwić mieszkańcom Ischii wykonywanie czynności w części kontynentalnej w ciągu dnia i powrót na Ischię w ciągu dnia; ponadto te ramy czasowe umożliwiają dostęp do usług transportu kolejowego i lotniczego w części kontynentalnej bez konieczności nocowania w Neapolu/Pozzuoli; d) w godz. 18:00–24:00 w celu zapewnienia ciągłości terytorialnej również w nocy i umożliwienia uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych.

([112]) W tym kontekście na przykład przedstawiciel Ischii zwrócił się o przełożenie pierwszego porannego rejsu z Casamiccioli z godz. 7:00 na godz. 7:10. Gmina Capri poprosiła o dwa dodatkowe rejsy z/do Neapolu, mianowicie z Neapolu na Capri o godz. 18:10 i z Capri do Neapolu o godz. 19:10. Gmina Procida zwróciła się o przełożenie rejsu wodolotem z Procidy z godz. 6:30 na godz. 6:40 oraz o to, by statki odpływające z Ischii o godz. 10:35 do Neapolu zatrzymywały się na Procidzie. Region Kampanii zapoznał się z wnioskami i poprosił o czas na sprawdzenie ich wykonalności.

Neapolitańskiej (zob. motyw 38) gmina Procida skarżyła się, że nie była wystarczająco obsługiwana w ramach nowego trzyletniego programu ([113]). W związku z tym w dniu 7 października 2011 r. region Kampanii zaprosił przedstawicieli gmin Zatoki Neapolitańskiej na spotkanie techniczne w celu omówienia ewentualnych zmian w przyjętym trzyletnim programie.

(182) Jeżeli chodzi o konkurencyjne środowisko, Włochy uznały, że usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie zaspokajały w odpowiedni sposób potrzeb mieszkańców wysp. Włochy wyjaśniły, że wyjątkowo wysoka gęstość zaludnienia na wyspach Capri ([114]), Ischia ([115]) i Procida ([116]), które łącznie liczą ponad 96 000 mieszkańców (tj. około 3 % z ponad 3 mln mieszkańców prowincji Neapol, do której należą te wyspy) ([117]), wymaga, aby transport morski był prawie tak samo częsty jak lokalny transport lądowy w celu zaspokojenia potrzeb uczniów i pracowników, którzy codziennie dojeżdżają do/z części kontynentalnej.

(183) Do 2017 r. w ramach programu usług transportu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej usługi transportu morskiego pogrupowano według następujących trzech kategorii:

a) usługi rynkowe – przedsiębiorstwa żeglugi morskiej mogą prowadzić działalność w Zatoce Neapolitańskiej pod warunkiem uzyskania uprzedniego zezwolenia ([118]). Rozkład połączeń i częstotliwość świadczenia usługi są wybierane przez przedsiębiorstwo żeglugi morskiej w momencie składania wniosku o zezwolenie na obsługę trasy. Uczestnik rynku nie jest zobowiązany do świadczenia usługi, ale jeżeli usługa lub jej część – np. w określonych godzinach lub w określonych dniach – nie jest świadczona przez dany czas, zezwolenie na prowadzenie działalności zostaje cofnięte w odniesieniu do usług, które nie są świadczone ([119]);

([113]) Przedstawiciele Procidy zauważyli w szczególności, że spośród 41 zaplanowanych podróży z Ischii jedynie 18 podróży odbywało się przez Procidę, i zwrócili się o większą liczbę przystanków na Procidzie.

([114]) Wyspa Capri ma powierzchnię 10,4 kilometra kwadratowego i składa się z dwóch gmin (Capri i Anacapri) liczących łącznie około 13 900 mieszkańców. Gmina Capri ma około 7 300 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 1 800 mieszkańców na kilometr kwadratowy), a gmina Anacapri ma około 6 600 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 1 000 mieszkańców na kilometr kwadratowy). Źródło: https://www.italiapedia.it (ostatnia wizyta w dniu 31.05.2024 r.).

([115]) Wyspa Ischia ma powierzchnię 46,3 kilometra kwadratowego, składa się z sześciu gmin (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serra Fontana) liczących łącznie około 61 500 mieszkańców i jest trzecią pod względem zaludnienia wyspą we Włoszech (po Sycylii i Sardynii), mimo że jest jedynie ósmą co do wielkości wyspą we Włoszech. W gminie Ischia mieszka około 18 600 osób (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 2 300 mieszkańców na kilometr kwadratowy), gmina Barano d'Ischia ma około 9 800 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 900 mieszkańców na kilometr kwadratowy), gmina Casamicciola Terme ma około 8 300 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 1 500 mieszkańców na kilometr kwadratowy), w gminie Forio mieszka około 17 000 osób (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 1 300 mieszkańców na kilometr kwadratowy), gmina Lacco Ameno ma około 4 600 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 2 300 mieszkańców na kilometr kwadratowy), gmina Serra Fontana ma około 3 200 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 480 mieszkańców na kilometr kwadratowy). Źródło: https://www.italiapedia.it (ostatnia wizyta w dniu 31.05.2024 r.).

([116]) Wyspa Procida ma powierzchnię 4,1 kilometra kwadratowego i składa się z jednej gminy (gmina Procida) liczącej około 10 600 mieszkańców (co oznacza gęstość zaludnienia wynoszącą około 2 500 mieszkańców na kilometr kwadratowy). Źródło: https://www.italiapedia.it (ostatnia wizyta w dniu 31.05.2024 r.).

([117]) Źródło: https://www.italiapedia.it (ostatnia wizyta w dniu 31.05.2024 r.).

([118]) Włochy wyjaśniły, że system zezwoleń opierał się do dnia 9 stycznia 2017 r. na dekrecie zarządu regionu nr 80 z dnia 21 lutego 2003 r. Zgodnie z art. 4 tego dekretu zezwolenie na prowadzenie działalności było udzielane przedsiębiorstwom żeglugowym spełniającym wymogi przewidziane w ustawie w zakresie świadczenia usług transportu morskiego. Od dnia 10 stycznia 2017 r. system zezwoleń opiera się na decyzji zarządu regionu nr 442 z dnia 2 sierpnia 2016 r.

([119]) Na przykład dekretem wykonawczym nr 269 z 2012 r. region Kampanii cofnął zezwolenie udzielone przedsiębiorstwu Medmar w dniu 21 września 2011 r. na świadczenie następujących usług na trasie Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: z Ischii do Pozzuoli o godz. 6:00, 14:00 i 17:45; oraz z Pozzuoli na Ischię o godz. 11:00, 15:40 i 19:30. Zezwolenie cofnięto, ponieważ przedsiębiorstwo Medmar nigdy nie świadczyło tych usług. Jeżeli chodzi o rejs z Ischii do Pozzuoli o godz. 20:30, który przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało tylko w piątek/sobotę/niedzielę od dnia 15 czerwca do dnia 15 września, zezwolenie obowiązywało jedynie w odniesieniu do części faktycznie świadczonych usług.

b) usługi objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych bez rekompensaty – przedsiębiorstwa żeglugi morskiej posiadające zezwolenie na obsługę trasy mogą podlegać obowiązkowi świadczenia usług publicznych (pod względem częstotliwości, regularności, rodzaju statków i maksymalnych taryf) bez rekompensaty ([120]). Ten obowiązek świadczenia usług publicznych dotyczył usług transportu morskiego, które zostały uznane przez region Kampanii za ważne dla zapewnienia ciągłości między częścią kontynentalną a wyspami. Jak wyjaśniły Włochy, region Kampanii nie miał jednak rzeczywistej kontroli nad skutecznym świadczeniem tych usług, ponieważ przedsiębiorstwa żeglugowe mogły zaprzestać ich świadczenia w dogodnym dla siebie terminie bez żadnej kary, zgłaszając ten zamiar z 45-dniowym wyprzedzeniem. Jeżeli usługa lub jej część – np. w określonych godzinach lub w określonych dniach – nie była świadczona przez dany czas, zezwolenie na prowadzenie działalności zostaje cofnięte w odniesieniu do usług, które nie są świadczone. Ponadto Włochy wyjaśniły, że konkurenci przedsiębiorstwa Caremar mogli zawsze zwrócić się do regionu Kampanii o tymczasowe zawieszenie całości lub części nałożonych na nich obowiązków świadczenia usług publicznych. Miało to miejsce na przykład w 2009 r., kiedy to niektórzy konkurenci przedsiębiorstwa Caremar zwrócili się do regionu Kampanii o zmniejszenie liczby usług objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych, które musieli świadczyć w Zatoce Neapolitańskiej, oraz o zwiększenie maksymalnych taryf, jakie mogliby pobierać za pozostałe usługi w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych ze względu na trudności finansowe, z jakimi borykały się przedsiębiorstwa żeglugowe z powodu kryzysu gospodarczego ([121]). Przy tej okazji region Kampanii, po przeprowadzeniu konsultacji publicznych na temat lokalnych potrzeb, postanowił nie podnosić maksymalnych taryf na trasach objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych i zezwolić na tymczasowe ([122]) zawieszenie niektórych usług objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych świadczonych przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar na niektórych trasach ([123]). Ponadto Włochy wskazały, że w okresie od końca grudnia 2010 r. do 1 października 2011 r. przedsiębiorstwa Caremar, Gestour i Procida Lines były jedynymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, biorąc pod uwagę, że wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa żeglugowe nagle odmówiły dalszego świadczenia usług w ramach tego obowiązku ([124]). W istocie Włochy wskazały, że ten system obowiązku świadczenia usług publicznych nie działał, ponieważ przedsiębiorstwa żeglugowe zgodziły się na obsługę trasy w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych określonego przez region Kampanii jedynie w celu uzyskania odpowiednich przedziałów czasowych w ramach dotyczących przybijania do nabrzeża zatwierdzonych i opublikowanych przez region Kampanii. W rzeczywistości usługi te często nie były świadczone ([125]) lub były świadczone niezgodnie z obowiązkiem świadczenia usług publicznych (pod względem terminów i cen maksymalnych ([126])), w szczególności poza sezonem. Z tego powodu Włochy podkreśliły, że usługi oferowane przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych nie są porównywalne z usługami oferowanymi przez przedsiębiorstwo Caremar nie tylko pod względem częstotliwości, ale również pod względem niezawodności (np. punktualności, jakości i ogólniejszej gwarancji funkcjonowania);

([120]) Ten system obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty pozostawał w mocy do dnia 9 stycznia 2017 r. Od dnia 10 stycznia 2017 r. przedsiębiorstwo Caremar było jedynym przedsiębiorstwem żeglugowym podlegającym obowiązkowi świadczenia usług publicznych w Zatoce Neapolitańskiej, natomiast wszyscy pozostali operatorzy nadal podlegali wyłącznie systemowi zezwoleń.

([121]) Kwestię tę wspomniano również w motywach dekretu zarządu regionu nr 374 z 2009 r., w którym przypomniano pisma z dnia 25 marca 2009 r. i z dnia 22 czerwca 2009 r. wysłane przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar do regionu Kampanii, dotyczące odpowiednio zmniejszenia liczby usług objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych i zwiększenia maksymalnych taryf, które mogą być pobierane od użytkowników na pozostałych trasach objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych.

([122]) Od dnia 15 lipca 2009 r. do dnia 15 września 2009 r.

([123]) Przedmiotowe trasy to Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Procida/Neapol oraz Ischia/Neapol. Usługi objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych, które nie były świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar na tych trasach, nie zostały uwzględnione w ocenie środowiska konkurencyjnego w Zatoce Neapolitańskiej.

([124]) Dekretem zarządu regionu nr 402 z 2010 r. region Kampanii przyjął do wiadomości sytuację, zawiesił obowiązujące wówczas ramy dotyczące przybijania do nabrzeża i przyjął nadzwyczajne ramy dotyczące przybijania do nabrzeża, które obowiązywały do dnia 30 września 2011 r. W oparciu o te nadzwyczajne ramy dotyczące przybijania do nabrzeża przedsiębiorstwo Caremar było jedynym przedsiębiorstwem żeglugowym wykonującym obowiązek świadczenia usług publicznych na trasach Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida i Procida/Neapol; podczas gdy przedsiębiorstwa Gestour i Procida Lines obsługiwały w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych trasę Procida/Pozzuoli.

([125]) Na częste anulowanie lub zawieszanie usługi przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar w Zatoce Neapolitańskiej wskazał również włoski organ ochrony konkurencji w decyzji nr 25295 z dnia 28 stycznia 2015 r. przyjętej w sprawie I689C, na mocy której włoski organ ochrony konkurencji nałożył sankcje na przedsiębiorstwa NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. i Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei w związku z wdrożeniem porozumienia horyzontalnego ograniczającego konkurencję na rynku transportu morskiego pasażerów w Zatoce Neapolitańskiej od 1998 r.(zob. w szczególności pkt 255 decyzji włoskiego organu ochrony konkurencji nr 25295 z dnia 28 stycznia 2015 r.).

([126]) W 2012 r. włoski organ ochrony konkurencji nałożył sankcje na przedsiębiorstwa Medmar i Alilauro za praktyki handlowe uniemożliwiające nabycie biletów po obniżonych taryfach dla mieszkańców (decyzja włoskiego organu ochrony konkurencji nr 23258 z dnia 31 stycznia 2012 r. w sprawie PS5983 dotyczącej przedsiębiorstwa Medmar oraz decyzja włoskiego organu ochrony konkurencji nr 23264 z dnia 31 stycznia 2012 r. w sprawie PS7667 dotyczącej przedsiębiorstwa Alilauro).

c) usługi objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych z rekompensatą – usługi objęte umową o zamówienie publiczne na usługi zawartą z przedsiębiorstwem Caremar podlegają obowiązkowi świadczenia usług publicznych pod względem ciągłości i częstotliwości, regularności, punktualności, jakości, rodzaju i zdolności przewozowej wykorzystywanych statków oraz taryf, za rekompensatą. Włochy wyjaśniły, że usługi te dotyczą pór dnia, w których transport morski jest najbardziej potrzebny osobom dojeżdżającym do pracy (wcześnie rano, wczesnym popołudniem i wieczorem) ([127]). Ramy umowne wraz z systemem kar miały na celu zapewnienie świadczenia tych usług.

(184) Włochy wyjaśniły, że konkurenci przedsiębiorstwa Caremar *de facto* nie oferowali wszystkich rejsów, o których mowa w ramach dotyczących przybijania do nabrzeża (*quadri accosti*), zatwierdzonych i opublikowanych przez region Kampanii. Wynikało to z jednej strony z faktu, że przedsiębiorstwa żeglugowe prowadzące działalność na warunkach rynkowych były upoważnione, ale nie były zobowiązane, do obsługi przedziałów czasowych określonych w tych ramach dotyczących przybijania do nabrzeża, a z drugiej strony przedsiębiorstwa żeglugowe prowadzące działalność w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych nie były skutecznie karane w przypadku braku świadczenia usługi objętej tym obowiązkiem ([128]).

(185) Uwzględniając ramy dotyczące przybijania do nabrzeża zatwierdzone i opublikowane przez region Kampanii na odpowiednie lata oraz usługi faktycznie świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r., Włochy wyjaśniły, że sytuacja konkurencyjna w Zatoce Neapolitańskiej była następująca:

a) na trasie **Capri/Sorrento** oprócz przedsiębiorstwa Caremar cztery inne przedsiębiorstwa żeglugowe posiadały zezwolenie na obsługę połączenia: Aligruson, NLG, SNAV i, w latach 2009–2010, Ali Maritime Agency S.r.l. („Alimar"). Według Włoch usługi świadczone przez te przedsiębiorstwa nie zaspokajały jednak zapotrzebowania na usługi publiczne określonego przez region Kampanii, które polegało na zapewnieniu przez cały rok wystarczających połączeń (usług mieszanych) umożliwiających mieszkańcom Capri codzienny dojazd do części kontynentalnej ze względów zawodowych lub edukacyjnych (tj. z możliwością przywiezienia ze sobą samochodów), a także dostawę towarów na wyspy (w tym przesyłek pocztowych). Faktycznie, jak wspomniano w motywach 36 lit. a) i 39 lit. a), przedsiębiorstwo Caremar musiało zagwarantować przez cały rok z/na Capri, z wykorzystaniem TMV, dwa rejsy w obie strony rano, jeden rejs w obie strony we wczesnych godzinach popołudniowych i jeden rejs w obie strony wieczorem. Z kolei konkurenci przedsiębiorstwa Caremar albo świadczyli jedynie usługi morskiego przewozu osób (jak w przypadku NLG ([129]) i Alimar ([130])), albo świadczyli również usługi mieszane, ale tylko w okresie letnim (jak w przypadku SNAV ([131]) i Aligruson ([132]));

([127]) Włochy podkreśliły, że tego rodzaju rozkład połączeń wymaga od przedsiębiorstwa Caremar utrzymania statku na wyspie w nocy (przy czym dodatkowych kosztów nie ponoszą konkurenci przedsiębiorstwa Caremar).

([128]) Główną konsekwencją braku świadczenia usługi przez dłuższy okres, stwierdzonego przez właściwe organy, było jedynie cofnięcie zezwolenia na wykorzystanie odpowiedniego przedziału czasowego (zarówno w przypadku usługi świadczonej na warunkach rynkowych, jak i w przypadku usługi w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych).

([129]) Przedsiębiorstwo NLG wykonywało dwa codzienne rejsy poza sezonem i siedem codziennych rejsów w sezonie (w tym trzy rejsy w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, a mianowicie dwa rejsy z Sorrento o godz. 9:40 i 13:10 oraz (od 2010 r.) jeden rejs z Capri o godz. 8:55). Włochy zauważyły, że usługi świadczone przez przedsiębiorstwo NLG na trasie Capri/Sorrento nie konkurowały w rzeczywistości z usługami przedsiębiorstwa Caremar, co potwierdza fakt, że uwagi NLG nie dotyczyły trasy Capri/Sorrento, lecz jedynie trasy Neapol/Capri (zob. motyw 168).

([130]) Według Włoch przedsiębiorstwo Alimar posiadało zezwolenie na obsługę dwóch codziennych rejsów pasażerskich, jednego z Capri do Sorrento o godz. 6:00 i jednego z Sorrento na Capri o godz. 22:55, ale tylko od dnia 1 lipca do dnia 31 sierpnia.

([131]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane, zarówno w ramach programów transportu morskiego z 2007 r., jak i 2011 r. (tj. począwszy od 2009 r.) przedsiębiorstwo SNAV posiadało zezwolenie na obsługę dziesięciu codziennych rejsów z wykorzystaniem TMV (sześć z Capri do Sorrento o godz. 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 i 18:05; oraz cztery z Sorrento na Capri o godz. 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), ale tylko w okresie letnim (w szczególności od dnia 1 kwietnia do dnia 3 listopada).

([132]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane, zarówno w ramach programów transportu morskiego z 2007 r., jak i 2011 r. (tj. począwszy od 2009 r.) przedsiębiorstwo Aligruson posiadało zezwolenie na obsługę czterech codziennych rejsów (dwa rejsy z Sorrento na Capri o godz. 11:30 i 14:00; i dwa z Capri do Sorrento o godz. 12:30 i 18:05), ale tylko w okresie letnim.

b) na trasie **Capri/Neapol** oprócz przedsiębiorstwa Caremar cztery inne przedsiębiorstwa żeglugowe posiadały zezwolenie na obsługę połączenia: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis („Neapolis") ([135]) i Metrò del Mare S.c.a.r.l. („Metrò del Mare") ([136]). Wszystkie te podmioty świadczyły jednak jedynie usługi morskiego przewozu osób, podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć usługi mieszane (zob. motywy 36 lit. b) i 39 lit. b)). Według Włoch usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie zaspokajały zapotrzebowania na usługi publiczne określonego przez region Kampanii, które polegało na zapewnieniu przez cały rok wystarczających połączeń (usług mieszanych) umożliwiających mieszkańcom Capri codzienny dojazd do części kontynentalnej ze względów zawodowych lub edukacyjnych (tj. z możliwością przywiezienia ze sobą samochodów), a także dostawę towarów na wyspy (w tym przesyłek pocztowych);

c) na trasie **Ischia/Neapol** oprócz przedsiębiorstwa Caremar dwa inne przedsiębiorstwa żeglugowe posiadały zezwolenie na obsługę połączenia: przedsiębiorstwo Alilauro (świadczące wyłącznie usługi przewozów pasażerskich) i przedsiębiorstwo Medmar (świadczące wyłącznie usługi mieszane). Według Włoch usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie były wystarczające, aby zaspokoić zapotrzebowanie publiczne lokalnej ludności. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwo Alilauro prowadziło działalność głównie w okresie letnim, a (ograniczone) usługi zapewniane przez cały rok były świadczone w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w innych godzinach niż usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar (zob. motywy 36 lit. c) i 39 lit. c)). W okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Alilauro obsługiwało 20 rejsów z wykorzystaniem wodolotu (19 w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych i 1 na warunkach rynkowych) w okresie letnim, z wyjątkiem jednej usługi świadczonej w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych ([137]). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Alilauro obsługiwało 14 rejsów z wykorzystaniem wodolotu (pięć w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych przez cały rok ([138]) i 9 na warunkach rynkowych tylko w okresie letnim). Jeżeli chodzi o usługi mieszane, przedsiębiorstwo Medmar prowadziło działalność głównie w okresie letnim, a (ograniczone) usługi zapewniane przez cały rok lub wyłącznie zimą były świadczone w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w innych godzinach niż usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar (zob. motywy 36 lit. c) i 39 lit. c)). Faktycznie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało 19 rejsów z wykorzystaniem promu/TMV (12 rejsów w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych i 7 na warunkach rynkowych) tylko w okresie letnim i nie zawsze codziennie. Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało 23 rejsy z wykorzystaniem promu/TMV (17 na warunkach rynkowych, wszystkie w okresie letnim, oraz sześć w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Z sześciu usług świadczonych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych tylko dwa rejsy odbywały się przez cały rok ([139]), dwa rejsy odbywały się tylko zimą ([140]) oraz dwa rejsy odbywały się tylko latem ([141]));

([133]) W 2009 r., 2010 r. i częściowo w 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało 12 codziennych usług przewozów pasażerskich na trasie, z czego 11 rejsów odbywało się latem z wykorzystaniem wodolotu (częściowo w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, a częściowo w ramach systemu zezwoleń), a jeden rejs z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok (z Capri do Neapolu o godz. 8:10 w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało na trasie 25 codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, z czego 13 codziennych rejsów przez cały rok, w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z czego 11 obsługiwanych wspólnie z przedsiębiorstwem NLG).

([134]) W 2009 r., 2010 r. i częściowo w 2011 r. przedsiębiorstwo NLG świadczyło codzienne usługi morskiego przewozu osób na tej trasie tylko latem (21 rejsów z wykorzystaniem wodolotu), częściowo w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, a częściowo w ramach systemu zezwoleń. Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo NLG obsługiwało na trasie 34 codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, z czego 15 codziennych rejsów przez cały rok. Dwa z tych 15 codziennych rejsów (tj. rejsy z Capri do Neapolu o godz. 9:35 i 11:35) były realizowane na warunkach rynkowych, a pozostałe 13 rejsów w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (11 z tych usług w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych było świadczonych wspólnie z przedsiębiorstwem SNAV).

([135]) Neapolis było spółką joint venture założoną w dniu 31 sierpnia 2004 r. przez NLG (50 % udziałów) i SNAV (50 % udziałów). Przedsiębiorstwo działało na tej trasie w latach 2009, 2010 i 2011. W latach 2009–2010 przedsiębiorstwo Neapolis musiało wykonywać osiem codziennych rejsów z wykorzystaniem wodolotu w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, mianowicie z Capri do Neapolu o godz. 6:50 (przez cały rok), 8:50 (tylko latem), 14:10 (przez cały rok); 17:25 (tylko latem); oraz z Neapolu na Capri o godz. 7:55 (tylko latem), 10:00 (tylko latem); 16:05 (tylko latem); i 20:05 (tylko latem). W 2011 r. usługi te zostały ograniczone do pięciu i były świadczone przez cały rok na warunkach rynkowych (w ramach systemu zezwoleń), mianowicie z Capri do Neapolu o godz. 8:50, 14:10 i 17:30; oraz z Neapolu na Capri o godz. 10:00, 16:05.

([136]) Metrò del Mare było spółką joint venture założoną w dniu 20 maja 2002 r. przez NLG (20 % udziałów), SNAV (40 % udziałów), Alilauro (20 % udziałów) i Aligruson (20 % udziałów). Przedsiębiorstwo działało na tej trasie w latach 2009 i 2010. W latach 2009–2010 przedsiębiorstwo Metrò del Mare musiało wykonywać latem cztery (niemal codzienne) rejsy z wykorzystaniem wodolotu w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, mianowicie z Capri do Neapolu o godz. 10:30 i 10:50; oraz z Neapolu na Capri o godz. 16:30 i 17:05.

([137]) Mianowicie z Neapolu na Ischię o godz. **9:35**.

([138]) Mianowicie z Ischii do Neapolu o godz. **6:30**, **9:25** i **19:55**; oraz z Neapolu na Ischię o godz. **7:35** i **20:10**. Jak wspomniano w motywie 39 lit. c), przedsiębiorstwo Caremar nie musiało świadczyć usług pasażerskich na tej trasie w okresie od dnia 1 października 2011 r. do dnia 15 stycznia 2012 r., a od dnia 16 stycznia 2012 r. musiało świadczyć tylko jedną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu z Neapolu na Ischię o godz. **14:45**.

([139]) Mianowicie z Neapolu na Ischię o godz. **8:35** i **14:10**.

([140]) Mianowicie z Ischii do Neapolu o godz. **16:35** oraz z Neapolu na Ischię o godz. **18:30**.

([141]) Mianowicie z Ischii do Neapolu o godz. **17:00** oraz z Neapolu na Ischię o godz. **18:30**.

d) na trasie **Ischia/Procida/Neapol** oprócz przedsiębiorstwa Caremar działały dwa inne przedsiębiorstwa żeglugowe: przedsiębiorstwo Medmar, które posiadało zezwolenie na świadczenie usług mieszanych na trasie ([142]), ale według Włoch prawie nigdy ich nie świadczyło; oraz przedsiębiorstwo SNAV, które obsługiwało osiem codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Według władz włoskich usługi przedsiębiorstwa SNAV nie były porównywalne z usługami przewozów pasażerskich, które miały być świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar. Po pierwsze, jeśli chodzi o okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r., wszystkie usługi SNAV (oprócz jednej ([143])) koncentrowały się w sezonie letnim, podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć wszystkie swoje usługi przez cały rok (zob. motyw 36 lit. d)). Po drugie, mimo że od dnia 1 października 2011 r. liczba rejsów wykonywanych przez przedsiębiorstwo SNAV przez cały rok wzrosła do siedmiu ([144]) (spośród ośmiu ([145])), a przedsiębiorstwo Caremar dodało dwa rejsy w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 września (zob. motyw 39 lit. d)), przedsiębiorstwo SNAV prowadziło działalność w innych porach dnia niż Caremar;

e) na trasie **Ischia/Procida/Pozzuoli** oprócz przedsiębiorstwa Caremar tylko jedno przedsiębiorstwo żeglugowe posiadało zezwolenie na obsługę połączenia, tj. przedsiębiorstwo Medmar, które świadczyło jednak usługi mieszane głównie bez przystanku na Procidzie. Faktycznie, jeśli chodzi o okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r., przedsiębiorstwo Medmar świadczyło łącznie 39 usług mieszanych z wykorzystaniem promu między Ischią a Pozzuoli (z czego większość jedynie w okresie letnim ([146])), z czego tylko trzy usługi mieszane z przystankiem na Procidzie ([147]). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar świadczyło łącznie 40 usług mieszanych z wykorzystaniem promu między Ischią a Pozzuoli, z czego tylko cztery usługi mieszane z przystankiem na Procidzie ([148]). Według władz włoskich usługi przedsiębiorstwa Medmar z przystankiem na Procidzie nie były porównywalne z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo Caremar pod względem częstotliwości i rozkładów połączeń (zob. motywy 36 lit. e) i 39 lit. e)). W szczególności, jeśli chodzi o usługi świadczone przez cały rok, przedsiębiorstwo Caremar świadczyło sześć codziennych usług mieszanych – trzy z Ischii (o godz. 8:35, 11:30 i 17:30) i trzy z Pozzuoli (o godz. 10:15, 14:00 i 18:55) – podczas gdy przedsiębiorstwo Medmar świadczyło dwie codzienne usługi mieszane z Ischii (o godz. 2:30 i 18:55) i dwie z Pozzuoli (o godz. 4:10 i 20:30). Jeśli chodzi o dodatkowe usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar w okresie szkolnym od dnia 16 stycznia 2012 r., przedsiębiorstwo Caremar musiało zagwarantować usługi z Ischii o godz. 7:20 i z Pozzuoli o godz. 9:00, podczas gdy przedsiębiorstwo Medmar nie wykonywało na tej trasie żadnych rejsów z przystankiem na Procidzie w tym okresie ([149]);

([142]) Zgodnie z ramami dotyczącymi przybijania do nabrzeża w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar musiało świadczyć przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych dwie codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu, a mianowicie z Ischii o godz. **22:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 22:40); oraz z Neapolu o godz. **24:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 1:00). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar musiało wykonywać w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych dwie codzienne usługi mieszane przez cały rok, a mianowicie z Ischii o godz. **6:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:25) i **10:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:15) oraz jedną usługę mieszaną w okresie letnim (ale nie zawsze codziennie) z Ischii o godz. **22:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 23:00).

([143]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu z wypłynięciem z Casamiccioli o godz. **9:45** (i z Procidy o godz. **10:05**).

([144]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu z wypłynięciem z Casamiccioli o godz. **7:10** (i z Procidy o godz. **7:30**), **9:45** (i z Procidy o godz. **10:10**), **13:50** (i z Procidy o godz. **14:15**), **17:40** (i z Procidy o godz. **18:05**); oraz z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **8:25** (i z Procidy o godz. **9:05**), **16:20** (i z Procidy o godz. **17:00**), **19:00** (i z Procidy o godz. **19:40**). Wszystkie te rejsy były obsługiwane w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych.

([145]) Jedyny rejs obsługiwany tylko w okresie letnim był również jedynym realizowanym na warunkach rynkowych. W okresie letnim przedsiębiorstwo SNAV posiadało zezwolenie na świadczenie usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu z Casamiccioli o godz. **11:25** (i z Procidy o godz. 11:45).

([146]) Tylko trzy rejsy z 39 były wykonywane przez cały rok (w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych) – dwa rejsy na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli i jeden na bezpośredniej trasie Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli – oraz jeden rejs był wykonywany tylko w okresie szkolnym (od dnia 16 września do dnia 14 czerwca). Pozostałe 35 rejsów wykonywano tylko w okresie letnim.

([147]) Dwie usługi w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych miały być świadczone przez cały rok, mianowicie z Ischii (Casamicciola) na Procidę, a następnie Pozzuoli o godz. **2:30**; oraz z Pozzuoli na Procidę, a następnie Ischii (Casamicciola) o godz. **4:10**; oraz jedna usługa na warunkach rynkowych, mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Pozzuoli o godz. **7:30**, która była jednak świadczona jedynie w okresie szkolnym (od dnia 16 września do dnia 14 czerwca).

([148]) Wszystkie te cztery usługi były objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych i miały być świadczone przez cały rok, a mianowicie z Ischii (Casamicciola) na Procidę, a następnie Pozzuoli o godz. **2:30** i **18:55**; oraz z Pozzuoli na Procidę, a następnie Ischii (Casamicciola) o godz. **4:10** i **20:30**.

([149]) Przedsiębiorstwo Medmar zaprzestało świadczenia usługi z Ischii o godz. 7:30 na warunkach rynkowych w okresie szkolnym.

f) na trasie **Ischia/Procida** oprócz przedsiębiorstwa Caremar siedem innych przedsiębiorstw żeglugowych posiadało zezwolenie na obsługę połączenia, głównie w ramach szerszej trasy (np. Ischia/Procida/Neapol lub Ischia/Procida/Pozzuoli): z jednej strony przedsiębiorstwa Medmar (w odniesieniu do usług mieszanych) ([150]) i SNAV (w odniesieniu do usług przewozów pasażerskich) ([151]) działające częściowo w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, a częściowo na warunkach rynkowych, a z drugiej strony przedsiębiorstwa Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l. („Ippocampo") ([153]), Rumore S.r.l. („Rumore") ([154]), Marine Club S.r.l. („Marine Club") ([155]) i Capitan Morgan S.r.l. („Capitan Morgan") ([156]), działające wyłącznie na warunkach rynkowych. Według Włoch usługi świadczone przez rynek były zbyt rozdrobnione, marginalne i niestabilne ([157]), aby można je było nawet łącznie uznać za porównywalne z usługami objętymi obowiązkiem świadczenia usług publicznych świadczonymi przez przedsiębiorstwo Caremar. Potwierdza to fakt, że w następstwie konsultacji publicznych przeprowadzonych w 2011 r. region Kampanii uznał za konieczne, aby od dnia 16 stycznia 2012 r. dodać do obowiązku świadczenia usług publicznych już wykonywanego przez przedsiębiorstwo Caremar na tej trasie dodatkowe codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu z Procidy na Ischię o godz. 15:30 w celu zaspokojenia potrzeb mieszkańców wysp w zakresie dojazdów do pracy (zob. motyw 39 lit. f));

g) na trasie **Procida/Pozzuoli** oprócz przedsiębiorstwa Caremar trzy inne przedsiębiorstwa żeglugowe posiadały zezwolenie na obsługę połączenia: Procida Lines S.r.l. („Procida Lines"), Gestour S.r.l. („Gestour") i Ippocampo. Według Włoch statki wykorzystywane przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar do świadczenia usługi miały jednak ograniczoną zdolność przewozową i nie były w stanie przewozić osób o ograniczonej możliwości poruszania się lub na wózku inwalidzkim. Ponadto usługi świadczone przez

([150]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar posiadało zezwolenie na świadczenie czterech codziennych usług mieszanych do/z Ischii: trzech przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Procidy o godz. **1:10**; oraz z Ischii o godz. **2:30** i **22:00**), a jednej tylko w okresie szkolnym na warunkach rynkowych (z Ischii o godz. **7:30**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar posiadało zezwolenie na świadczenie ośmiu codziennych usług mieszanych na Ischię/z Ischii, sześciu przez cały rok (z Procidy o godz. **5:00** i **21:20**) oraz z Ischii o godz. **2:30**, **6:25**, **10:35**, **18:55**), a także dwóch wyłącznie w okresie letnim (z Procidy o godz. **1:30** i z Ischii o godz. **22:20**), wszystkie w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Włochy wyjaśniły jednak, że przedsiębiorstwo Medmar niemal nigdy nie świadczyło niektórych usług na trasie (w szczególności usług, które dotyczyły odcinka Ischia/Procida).

([151]) W okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV świadczyło 14 codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu na Ischię/z Ischii, cztery przez cały rok – mianowicie 3 w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Ischii o godz. **7:10** i **9:45** oraz z Procidy o godz. **13:10**) – i jedną na warunkach rynkowych (z Ischii o godz. **8:30**) – oraz 10 wyłącznie w okresie letnim – mianowicie sześć w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Procidy o godz. **9:00**, **17:00**, **19:05** i **19:20**; oraz z Ischii o godz. **13:35** i **17:40**) i cztery w warunkach rynkowych (z Procidy o godz. **7:50** i **17:50**; oraz z Ischii o godz. **18:30** i **19:45**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV świadczyło 16 codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu do/z Ischii, dziewięć przez cały rok: mianowicie osiem objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych (z Ischii o godz. **7:10**, **9:45**, **13:50, 17:40**; oraz z Procidy o godz. **9:05**, **13:15**, **17:00, 19:40**) i jedną na warunkach rynkowych (z Ischii o godz. **8:30**); oraz siedem tylko w okresie letnim na warunkach rynkowych (z Procidy o godz. **7:50**, **11:00**, **17:50, 19:20**; oraz z Ischii o godz. **11:25**, **18:30** i **19:45**).

([152]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Alilauro posiadało zezwolenie na świadczenie trzech codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu na Ischię na warunkach rynkowych w okresie letnim, mianowicie z Procidy o godz. **8:35**, **12:35** i **18:35**. Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Alilauro nie posiadało już zezwolenia na obsługę połączenia.

([153]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Ippocampo posiadało zezwolenie na świadczenie dwóch usług mieszanych na warunkach rynkowych, ale tylko latem i nie zawsze codziennie (głównie w weekendy), mianowicie z Ischii o godz. **9:25** i z Procidy o godz. **17:00**. Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Ippocampo posiadało zezwolenie na świadczenie sześciu usług mieszanych na warunkach rynkowych, ale tylko w okresie letnim i nie zawsze codziennie, mianowicie z Ischii o godz. **9:25**, **11:40**, **14:30**; oraz z Procidy o godz. **11:00**, **13:00** i **17:00**.

([154]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Rumore posiadało zezwolenie na świadczenie czterech usług mieszanych na warunkach rynkowych, z których trzy miały miejsce tylko w okresie letnim i nie zawsze codziennie (z Procidy o godz. **12:20** i **18:30**; oraz z Ischii o godz. **15:10**), a jedna codziennie przez cały rok (z Ischii o godz. **10:40**). Od dnia 1 października 2011 r. usługi i harmonogram przedsiębiorstwa Rumore nie uległy zmianie.

([155]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Marine Club posiadało zezwolenie na świadczenie jednej usługi mieszanej na warunkach rynkowych w czwartki w okresie letnim (z Procidy o godz. **12:15**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Marine Club nie posiadało już zezwolenia na obsługę połączenia.

([156]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Capitan Morgan posiadało zezwolenie na świadczenie dwóch codziennych usług mieszanych na warunkach rynkowych w okresie letnim (z Ischii o godz. **15:10** i z Procidy o godz. **18:00**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Capitan Morgan posiadało zezwolenie na świadczenie trzech codziennych usług mieszanych na warunkach rynkowych w okresie letnim (z Ischii o godz. **15:10** i **18:35**; oraz z Procidy o godz. **18:00**).

([157]) Na przykład mniejsze przedsiębiorstwa żeglugowe, takie jak Ippocampo, Rumore, Marine Club i Capitan Morgan, używały mniejszych statków o mniejszej mocy niż statki wykorzystywane przez Caremar, które – inaczej niż statki wykorzystywane przez Caremar – mogły działać wyłącznie w dobrych warunkach pogodowych.

konkurentów przedsiębiorstwa Caremar były albo świadczone tylko w okresie letnim i nawet nie codziennie (jak w przypadku przedsiębiorstwa Ippocampo) ([158]), albo w każdym razie były często zawieszane lub odwoływane i w związku z tym nie mogły zapewnić takich samych poziomów regularności co przedsiębiorstwo Caremar (jak w przypadku przedsiębiorstwa Procida Lines) ([159]). Według Włoch w latach 2012–2015 tylko przedsiębiorstwo Gestour ([160]) obsługiwało przez cały rok tę trasę poza przedsiębiorstwem Caremar. Włochy wskazały jednak, że usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Gestour nie są porównywalne z usługami Caremar pod względem czasu trwania podróży morskiej (przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć usługę z wykorzystaniem wodolotu, 15 minut podróży, podczas gdy przedsiębiorstwo Gestour wykorzystywało prom, 50 minut podróży);

h) na trasie **Procida/Neapol** oprócz przedsiębiorstwa Caremar dwa inne przedsiębiorstwo żeglugowe posiadały zezwolenie na obsługę połączenia: SNAV ([161]) (świadczenie usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu) i Medmar ([162]) (świadczenie usług mieszanych z wykorzystaniem promu). Zdaniem Włoch usługi przewozów pasażerskich świadczone przez przedsiębiorstwo SNAV przez cały rok nie były porównywalne z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo Caremar, ponieważ były wykonywane w różnych porach dnia.

(186) Jeżeli chodzi o sytuację konkurencyjną na trasach morskich obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar w archipelagu Wysp Poncjańskich w latach 2009–2011, Włochy wyjaśniły, co następuje:

a) na trasie **Ponza/Formia**, oprócz przedsiębiorstwa Caremar, działało tylko jedno inne przedsiębiorstwo żeglugowe, Vetor S.r.l. („Vetor"), które świadczyło dwie codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Ponzy o godz. 8:30 i z Formii o godz. 16:00). Zdaniem Włoch usługi świadczone przez Vetor nie były niezawodne, ponieważ przedsiębiorstwo Vetor często anulowało rejsy, w szczególności w przypadku złej pogody, i w każdym razie nie były porównywalne z usługami mieszanymi świadczonymi przez przedsiębiorstwo Caremar, które gwarantowały mieszkańcom codzienne połączenie przez cały rok również w odniesieniu do transportu pojazdów i towarów. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich, Włochy wyjaśniły, że

([158]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Ippocampo posiadało zezwolenie na świadczenie czterech usług mieszanych w okresie letnim (głównie tylko w niedziele), mianowicie z Procidy o godz. **18:45** i **20:00** oraz z Pozzuoli o godz. **19:20** i **20:50**. Usługi te pozostały niezmienione również pod względem rozkładów połączeń od dnia 1 października 2011 r.

([159]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Procida Lines posiadało zezwolenie na świadczenie 16 usług mieszanych przez cały rok, ale nie zawsze codziennie, 11 na warunkach rynkowych (z Procidy o godz. **5:50**, **10:45**, **15:25**, **17:30**, **19:15**; oraz z Pozzuoli o godz. **5:05**, **9:25**, **13:35**, **16:25**, **18:25**, **20:00**) i pięciu w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Procidy o godz. **4:00** (tylko w piątki), **7:50**, **12:40**; z Pozzuoli o godz. **7:05**, **11:50**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Procida Lines posiadało zezwolenie na świadczenie 15 usług mieszanych przez cały rok, ale nie zawsze codziennie, 14 na warunkach rynkowych (z Procidy o godz. **4:00** (tylko w piątki), **7:50**, **10:45**, **12:40**, **15:25**, **17:30, 19:15**; oraz z Pozzuoli o godz. **5:05**, **7:05**, **11:50**, **13:35**, **16:25**, **18:25**, **20:00**) i jednej w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Procidy o godz. **5:50**). Włochy wyjaśniły jednak, że usługi te niemal nigdy nie były świadczone w latach 2012–2015. Na przykład, jeżeli chodzi o usługę objętą obowiązkiem świadczenia usług publicznych, po stwierdzeniu, że przedsiębiorstwo Procida Lines nie przestrzegało tego obowiązku, dekretem wykonawczym nr 18 z dnia 29 lutego 2012 r. region Kampanii unieważnił obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na Procida Lines i powierzył go przedsiębiorstwu Gestour do dnia 31 grudnia 2012 r.

([160]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Gestour świadczyło 13 codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu (50 minut podróży) przez cały rok, osiem na warunkach rynkowych (z Pozzuoli o godz. **6:00, 8:30**, **10:35**, **12:55**; z Procidy o godz. **6:50**, **9:30**, **11:20**, **17:05**) i pięć w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Pozzuoli o godz. **15:05**, **17:55**, **19:50**; z Procidy o godz. **14:05**, **18:55**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Gestour świadczyło dziewięć codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu (50 minut podróży) przez cały rok na warunkach rynkowych (z Pozzuoli o godz. **6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**, **19:50**; z Procidy o godz. **6:50**, **9:30**, **11:20**, **18:55**).

([161]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało dziewięć codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, dwie przez cały rok (z Procidy o godz. **7:35** i **10:05**) i siedem w okresie letnim (mianowicie z Neapolu (Beverello) o godz. **8:20**, **12:30**, **16:20**, **18:40**, **18:45**; oraz z Procidy o godz. **13:50** i **18:00**). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało dziesięć codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu (20 minut podróży), z czego osiem przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (mianowicie z Procidy o godz. **7:30**, **10:10**, **14:15**, **18:05**) oraz z Neapolu (Beverello) o godz. **8:25**, **12:30**, **16:20** i **19:00**); i dwie latem na warunkach rynkowych (z Procidy o godz. **11:45** i z Neapolu (Beverello) o godz. **18:45**).

([162]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar świadczyło dwie codzienne usługi mieszane z wykorzystaniem promu (60 minut podróży) w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych przez cały rok, mianowicie z Neapolu (Calata Massa) o godz. **24:00** i z Procidy o godz. **22:40**. Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar świadczyło przez cały rok dwie usługi mieszane w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, mianowicie z Neapolu (Calata Massa) o godz. **00:20** i z Procidy o godz. **11:15**, oraz jedną usługę mieszaną w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie letnim (nie zawsze codziennie) z Procidy o godz. **23:00**.

przedsiębiorstwo Caremar było zobowiązane do utrzymania statków na wyspie w nocy w celu zapewnienia pierwszego rejsu (o godz. 5:30 z Ponzy) i zagwarantowania codziennego połączenia z częścią kontynentalną ze względów edukacyjnych i zawodowych (z powrotem na Ponzę o godz. 17:30). Dostępność statków na wyspie w nocy miała również na celu zapewnienie transportu morskiego do części kontynentalnej w przypadku nagłej sytuacji medycznej, której nie mógł obsłużyć ratunkowy transport lotniczy (np. śmigłowce);

b) na trasie **Ponza/Anzio**, oprócz przedsiębiorstwa Caremar, działało tylko jedno inne przedsiębiorstwo żeglugowe, Vetor, które świadczyło dwie codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w sezonie na warunkach rynkowych, podczas gdy poza sezonem przedsiębiorstwo Vetor obsługiwało tylko dwa rejsy w soboty w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Według Włoch usługi mieszane przedsiębiorstwa Caremar były uzasadnione względami rozwoju społecznego i gospodarczego oraz miały na celu zapewnienie pasażerom posiadającym pojazdy możliwości odbywania podróży w obie strony z Ponzy/na Ponzę przez cały rok. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich, Włochy wyjaśniły, że usługi świadczone przez Vetor nie były niezawodne, ponieważ przedsiębiorstwo Vetor często anulowało rejs, zwłaszcza w przypadku złej pogody;

c) na trasie **Formia/Ventotene**, oprócz przedsiębiorstwa Caremar, działały dwa inne przedsiębiorstwa żeglugowe: Vetor i *Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* („SNAP"). Przedsiębiorstwo Vetor świadczyło jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu poza sezonem oraz jedną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w każdy poniedziałek w sezonie, obydwie w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Przedsiębiorstwo SNAP świadczyło jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich w sezonie z wykorzystaniem wodolotu na warunkach rynkowych. Zdaniem Włoch usługi przedsiębiorstwa Caremar były niezbędne, aby umożliwić mieszkańcom Ventotene podróżowanie do części kontynentalnej ze względów zawodowych lub edukacyjnych, ponieważ przedsiębiorstwo Caremar zapewniało pierwszy rejs z Ventotene promem o godz. 5:30 i codzienną usługę przewozów pasażerskich z Ventotene z wykorzystaniem wodolotu o godz. 6:45. Ponadto, ponieważ statki Caremar pozostawały w nocy na wyspie, umożliwiały transport morski do części kontynentalnej w nagłych przypadkach medycznych.

(187) Jeżeli chodzi o uwagi przedsiębiorstwa Medmar (zob. sekcja 7.1), Włochy uznały za częściowe i niepełne wnioski wyciągnięte przez Medmar dotyczące równoważności jego usług z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo Caremar. Zdaniem Włoch przedsiębiorstwo Medmar ogranicza się do porównania swoich usług z usługami świadczonymi przez Caremar na określonych trasach, przyjmując za punkt odniesienia jedynie codzienną częstotliwość rejsów, podczas gdy nie dokonuje żadnej oceny pod względem rozkładu połączeń, sezonowości, rodzajów transportu i taryf. W szczególności w odniesieniu do trasy Ischia/Procida/Pozzuoli Włochy podkreśliły, że Caremar jest jedynym przedsiębiorstwem świadczącym wystarczająco niezawodne usługi transportu morskiego w momencie określania obowiązku świadczenia usług publicznych oraz że trasa była zawsze niezbędna do zaspokojenia potrzeb uczniów w zakresie mobilności na obydwu wyspach, a także wymogów zdrowotnych związanych z możliwością dotarcia do szpitali w Pozzuoli i na Ischii przez mieszkańców Procidy.

(188) W odpowiedzi na twierdzenie przedsiębiorstwa Medmar, że przedsiębiorstwo Caremar nie potrzebowało żadnej rekompensaty za świadczone usługi, ponieważ przedsiębiorstwo Medmar świadczyło również niektóre usługi w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty na tych samych trasach, Włochy wyjaśniły, że, powierzając obowiązek świadczenia usług publicznych, czyniły to zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3577/92, które umożliwia horyzontalne przyznanie obowiązku świadczenia usług publicznych wszystkim zainteresowanym armatorom. Powierzenie obowiązku świadczenia usług publicznych odbywało się w dwóch etapach. Po pierwsze, Włochy nałożyły obowiązek świadczenia usług publicznych na zainteresowanych operatorów na niektórych trasach bez rekompensaty. Po drugie, w przypadku gdyby przedsiębiorstwa nie chciały obsługiwać tras bez rekompensaty, region Kampanii ogłosiłby postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w celu wskazania przedsiębiorstwa, któremu zostanie udzielone zamówienie publiczne na usługi i powiązane rekompensaty. W związku z tym, zdaniem regionu Kampanii, przedsiębiorstwo Medmar zgodziło się na wykonywanie obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty, jak stwierdzono w akcie deklaracji podpisanym przez przedsiębiorstwo.

(189) Ogólnie rzecz biorąc, uwzględniając obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar oraz na jego konkurentów (zob. motywy 182–186), Włochy utrzymują, że usługi konkurentów podlegające obowiązkowi świadczenia usług publicznych zasadniczo stanowią usługi, które konkurenci Caremar zgodzili się świadczyć w ramach swojej działalności w zakresie transportu morskiego. Ten obowiązek świadczenia usług publicznych nie był porównywalny z obowiązkiem przedsiębiorstwa Caremar, ponieważ operatorzy mogli zostać z niego zwolnieni, dostarczając regionowi Kampanii powiadomienie z krótkim wyprzedzeniem, a ponadto brak wywiązania się z obowiązku świadczenia usług publicznych nie podlegał karom. Ponadto istnienie obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie unieważniło zamówienia publicznego na usługi udzielonego przedsiębiorstwu Caremar w celu dalszego zaspokajania potrzeb władz lokalnych w zakresie ciągłości terytorialnej, co okresowo weryfikował region Kampanii w ramach przeglądu programów morskich, które uwzględniały zarówno usługi świadczone w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, jak i zamówienie publiczne na usługi udzielone przedsiębiorstwu Caremar.

8.2. **W sprawie prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar**

(190) Włochy twierdzą, że w następstwie wezwania Komisji do udzielenia informacji z dnia 26 października 2011 r. oraz uwag Komisji z dnia 22 grudnia 2011 r. i 14 marca 2012 r. zmieniły zaproszenie do składania ofert na prywatyzację przedsiębiorstwa Caremar zgodnie z wymogami Komisji mającymi na celu zapewnienie przejrzystości i niedyskryminacji w ramach postępowania.

(191) Na przykład usunięto wszelką dyskryminację ze względu na przynależność państwową wykonawcy składającego ofertę. W każdym razie Włochy podkreślają, że w specyfikacji istotnych warunków zamówienia nie było warunku, który zakładałby utrzymanie personelu zatrudnionego przez przedsiębiorstwo Caremar, ani żadnego warunku dotyczącego istniejących stosunków pracy z przedsiębiorstwem.

(192) Ponadto Włochy zmodyfikowały wymóg kwalifikowalności dotyczący zdolności ekonomicznej i finansowej, eliminując klauzule, które zezwalały jedynie przedsiębiorstwom żeglugowym na udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia, aby umożliwić w ten sposób maksymalny udział i najlepszą wagę w stosunku do wartości ekonomicznych postępowania. Jeżeli chodzi o kryterium udzielenia zamówienia, Włochy potwierdzają, że kryterium kwalifikacji była najwyższa cena netto.

(193) Włochy uważają zatem, że proces prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar, choć nie został pomyślany jako sprzedaż akcji na giełdzie, należy uznać za przejrzysty, bezwarunkowy i niedyskryminujący, a tym samym zapewniający maksymalny udział.

8.3. **W sprawie zgodności nowego zamówienia publicznego na usługi z kryteriami Altmark**

(194) Włochy twierdzą, że nowe zamówienie publiczne na usługi spełnia cztery kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark z następujących powodów:

a) w odniesieniu do pierwszego kryterium Altmark Włochy twierdzą, że misja publiczna określona w zamówieniu dotyczy wyspiarskich tras kabotażowych łączących Włochy kontynentalne z portami małych wysp. Trasy te mają na celu zapewnienie, pod względem regularności i częstotliwości, usługi niezbędnej do rozwoju gospodarczego wysp, przy jednoczesnym zaspokojeniu podstawowych potrzeb społeczności wyspiarskich w zakresie mobilności, zapewniając skuteczność gwarantowanego konstytucyjnie prawa do ciągłości terytorialnej. Ponadto w nowym zamówieniu wyraźnie określono usługi, które mają być wykonane, rodzaje statków, które należy wykorzystać, przedziały czasowe, których należy przestrzegać, w tym rejsy wieczorne i nocne, oraz ograniczenia taryfowe, do których należy się stosować;

b) w swojej decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja nie zakwestionowała drugiego kryterium Altmark;

c) w odniesieniu do trzeciego kryterium Altmark Włochy wykluczają możliwość otrzymania przez przedsiębiorstwo Caremar rekompensaty przekraczającej kwotę niezbędną do pokrycia kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem obowiązku świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem związanych z tym przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wykonywania tych obowiązków. Włochy twierdzą w szczególności, że nowe zamówienie publiczne na usługi zawiera wystarczające klauzule o wycofaniu, ponieważ – jak przewidziano na przykład w art. 18 tego zamówienia zatytułowanym „Odzyskanie nadwyżki rekompensaty" – przedsiębiorstwo musiało zwrócić wszelkie nadwyżki rekompensaty w ciągu 30 dni od złożenia odpowiedniego wniosku. Miało to miejsce w odniesieniu do lat budżetowych 2015, 2016 i 2017 oraz 2018 i 2019, w których zgodnie z procedurą weryfikacji przewidzianą w zamówieniu wykryto i odzyskano nadwyżkę rekompensaty za dane okresy (zob. motyw 96);

d) Włochy uważają, że czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark jest również spełnione, ponieważ udzielenie zamówienia publicznego na usługi było przedmiotem przejrzystego i konkurencyjnego postępowania, z udziałem kilku operatorów, które pozwoliło na wybór oferenta zdolnego do świadczenia usług po najniższych możliwych kosztach. W odniesieniu do wątpliwości Komisji dotyczących połączenia nowego zamówienia publicznego na usługi z prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar Włochy wyjaśniają, że na wniosek Komisji dokonano wszelkich niezbędnych korekt w projektach dokumentacji przetargowej w celu dostosowania ich do odpowiednich ram legislacyjnych.

8.4. **W sprawie premii z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % określonej w uchwale 111/2007 od 2010 r. oraz 10,55 % w odniesieniu do nowego zamówienia publicznego na usługi**

(195) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % nie zdaje się odzwierciedlać odpowiedniego poziomu ryzyka, biorąc pod uwagę, że nie wydaje się, aby operatorzy ponosili ryzyko zwykle ponoszone w związku ze świadczeniem usług transportu morskiego (zob. motyw 247 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.).

(196) Zdaniem Włoch wstępne wnioski Komisji wydają się opierać na błędnej interpretacji parametru premii z tytułu ryzyka. Premia z tytułu ryzyka nie stanowi rekompensaty mającej na celu pokrycie kosztów, które operator musiałby i tak ponieść w związku z prowadzeniem działalności, ponieważ, tytułem ewentualnym, działalność ta poniosłaby stratę. Włochy twierdzą, że żaden przedsiębiorca nigdy nie zdecydowałby się podjąć działalności wyłącznie w celu pokrycia swoich kosztów. Faktycznie trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark przewiduje rozsądny zwrot z kapitału (zysk), który byłby wymagany przez typowe przedsiębiorstwo w celu oceny, czy powinno świadczyć UOIG przez cały okres powierzenia. Przedmiotowa premia z tytułu ryzyka jest zatem wynagrodzeniem niezbędnym do wykonania obowiązku świadczenia usług publicznych, które przypada przedsiębiorcy ponoszącemu ryzyko biznesowe i zarządzającemu nim.

(197) Włochy podkreślają, że premię z tytułu ryzyka ustala się na podstawie analiz makroekonomicznych, które przypisują średnią premię z tytułu ryzyka państwu lub obszarowi odniesienia dla danego sektora. Według IESE Business School w przypadku Włoch odpowiedni poziom premii z tytułu ryzyka krajowego wynosiłby 6,4 %. Premia ta jest zatem w pełni zgodna z premią z tytułu ryzyka w wysokości 4 % określoną w uchwale 111/2007, przy wzroście o 2,5 % w przypadku usług niewyłącznych (premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %). Włochy wyjaśniają, że premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % odpowiadała również stopie zwrotu z zainwestowanego kapitału, którą przedsiębiorstwo Caremar wykazywało w 2009 r. w pierwszym roku przedłużenia początkowej umowy. Ponadto Włochy powołują się na decyzję Komisji z dnia 13 czerwca 2017 r. w sprawie szybkiego pasażerskiego połączenia morskiego we Włoszech między Messiną a Reggio Calabria, w której nie zakwestionowano metody obliczania opartej na stałej 8 % jako oczekiwanej stopie wynagrodzenia. W szczególności w tym ostatnim przypadku Komisja zaakceptowała stopę 8 %, na którą składała się premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %, o której mowa w uchwale 111/2007, z uwagi na fakt, że umowa nie obejmowała przyznania praw wyłącznych, oraz dodatkowa podwyżka o 1,5 % z uwagi na krótki czas trwania umowy.

(198) Stopa 6,5 % (brutto) była stosowana do 2015 r., natomiast następnie w odniesieniu do nowego zamówienia publicznego na usługi stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału braną pod uwagę do celów rekompensaty ustalono na poziomie 10,55 %, co uznano za rozsądny zysk, biorąc pod uwagę ryzyko ponoszone przez przedsiębiorstwo Caremar w związku ze świadczeniem usług objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych. Włochy twierdzą, że stopa ta jest wyższa niż w poprzednich zamówieniach – w których ustalono stopę na poziomie 6,5 % – z powodu wysokiego ryzyka związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej, na które przedsiębiorstwo Caremar jest narażone ze względu na prawdopodobną niedostateczną rekompensatę, która może wystąpić w ciągu dziewięciu lat obowiązywania nowego zamówienia publicznego na usługi (np. zmienność cen paliw). Włochy podkreślają, że w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi przedsiębiorstwo Caremar w pełni ponosi ryzyko wszelkiej niedostatecznej rekompensaty równej lub niższej niż 5 % całkowitej rekompensaty, ale jest również narażone na ryzyko niedostatecznej rekompensaty powyżej 5 % całkowitej rekompensaty. Faktycznie mechanizm przywrócenia równowagi przewidziany w art. 17 nowego zamówienia publicznego na usługi nie jest obowiązkowy (zmiana kluczowych parametrów rekompensaty jest jedynie „dopuszczona”, co

oznacza, że region Kampanii niekoniecznie musi ją zaakceptować) i ze względu na jego cechy (tj. brak mocy wstecznej, możliwość dostosowania rekompensaty jedynie przez zmiany parametrów świadczenia usługi) ma jedynie ograniczony wpływ na równowagę ekonomiczną zamówienia. Według Włoch przedsiębiorstwo Caremar (i) ponosi ryzyko wszelkiej niedostatecznej rekompensaty (nawet wyższej niż 5 % całkowitej rekompensaty) otrzymanej w ciągu pierwszych trzech lat obowiązywania zamówienia oraz w ciągu ostatnich trzech lat obowiązywania zamówienia, biorąc pod uwagę, że mechanizm przywrócenia równowagi dotyczy jedynie parametrów rekompensaty związanych ze świadczeniem usługi i tylko w przyszłości; (ii) ponosi ryzyko wszelkiej niedostatecznej rekompensaty równej lub niższej niż 5 % otrzymanej w ciągu pozostałych sześciu lat obowiązywania zamówienia; oraz (iii) może ponosić ryzyko niedostatecznej rekompensaty przekraczającej 5 % w ciągu wszystkich lub niektórych pozostałych sześciu lat obowiązywania zamówienia, jeżeli mechanizm przywrócenia równowagi nie zostanie uruchomiony lub jest uruchomiony tylko przez trzy z sześciu lat.

8.5. **W sprawie zgodności nowego zamówienia publicznego na usługi z warunkami określonymi w zasadach ramowych UOIG z 2011 r.**

(199) Włochy wyjaśniają, że zamówienia na usługi udzielono w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury udzielania zamówień publicznych. Usługa połączeń morskich między wyspami Zatoki Neapolitańskiej zapewnia ciągłość terytorialną, gwarantując mobilność mieszkańcom, którzy codziennie korzystają z tej usługi ze względu na potrzeby związane z pracą i edukacją. W takich przypadkach świadczona usługa nie jest porównywalna pod względem regularności i częstotliwości połączeń, jak również pod względem rodzaju statku. Ponadto rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem obowiązku świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu rozsądnego zysku. Wreszcie kwota rekompensaty została ustalona w ramach postępowania o udzielenie zamówienia w oparciu o kryteria określone w uchwale 111/2007.

(200) W tym kontekście Włochy utrzymują, że wprowadzono mechanizmy (np. poprzez art. 17 zamówienia publicznego na usługi – weryfikacja równowagi ekonomiczno-finansowej oraz art. 18 zamówienia publicznego na usługi – odzyskanie nadwyżki rekompensaty), aby zapobiec sytuacji, w której przedsiębiorstwo Caremar otrzyma nadwyżkę rekompensaty zgodnie z pkt 49 zasad ramowych UOIG z 2011 r.

(201) Ponadto w odniesieniu do faktu, czy przed udzieleniem nowego zamówienia publicznego na usługi zgodnie z pkt 14 zasad ramowych UOIG z 2011 r. przeprowadzono konsultacje publiczne, Włochy podkreślają, że określenie planów strategicznych dotyczących połączeń morskich w ramach regionalnych usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w regionie Kampanii jest wynikiem złożonego procesu decyzyjnego z udziałem między innymi zainteresowanych władz lokalnych i stowarzyszeń branżowych. Region Kampanii regularnie sprawdzał sytuację na rynku i adekwatność usług publicznych do potrzeb wyrażonych przez władze lokalne i użytkowników za pomocą pogłębionych i regularnie aktualizowanych badań rynku.

8.6. **W sprawie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża i środków przewidzianych w ustawie 163/2010**

(202) Włochy wyjaśniły, że wszyscy operatorzy promów, w tym Caremar, dokonują regularnych opłat na rzecz organów portowych za przybijanie do nabrzeża. W odniesieniu do pierwszeństwa przybijania do nabrzeża Włochy przyznają jednak, że przedsiębiorstwo Caremar nie uiściło żadnej dodatkowej opłaty. Włochy twierdzą, że nigdy nie zastosowano przepisu dotyczącego pierwszeństwa przybijania do nabrzeża. Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie jest płatne; a zatem środek stanowi korzyść regulacyjną, która nie wiąże się z przekazaniem żadnych zasobów państwowych, i odnosi się wyłącznie do tras objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych. W związku z tym według Włoch środek ten nie stanowi pomocy państwa.

(203) Jeżeli chodzi o środki przewidziane w ustawie 163/2010, Włochy wskazują, że przedsiębiorstwo Caremar otrzymało 2 115 000 EUR, które zostały wykorzystane wyłącznie do modernizacji statków przedsiębiorstwa w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi przepisami bezpieczeństwa ([163]) i nigdy nie były wykorzystywane do celów związanych z płynnością. Ponadto w odniesieniu do korzyści podatkowych Włochy wyjaśniają, że przedsiębiorstwo Caremar nie czerpało tych korzyści, podczas gdy w przypadku funduszy FAS nie zostały one wypłacone przedsiębiorstwu Caremar. W szczególności Włochy wyjaśniły, że art. 1 ust. 5-*ter* ustawy 163/2010 umożliwił regionom wykorzystanie zasobów z FAS do sfinansowania części rekompensaty z tytułu regularnego świadczenia usług publicznych, a tym samym zapewnienie ciągłości usług publicznych transportu morskiego, w przypadku gdy środki budżetowe okazały się niewystarczające, oraz że zasoby z FAS nie miały stanowić dodatkowej rekompensaty dla przedsiębiorstw Caremar lub SNAV/Rifim (lub jakichkolwiek innych przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia lub ich odpowiednich nabywców).

9. **OCENA**

9.1. **Istnienie pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE**

(204) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi".

(205) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1 TFUE, mają charakter łączny. W celu stwierdzenia, że zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, muszą być zatem spełnione wszystkie wyżej wymienione warunki. Mianowicie, wsparcie finansowe powinno:

a) zostać przyznany przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych,

b) sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,

c) zakłócać konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji,

d) wpływać na stosunki handlowe pomiędzy państwami członkowskimi.

(206) Komisja zauważa, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest nierozerwalnie związane z wykonywaniem UOIG przez przedsiębiorstwo Caremar i jego nabywcę, przedsiębiorstwo SNAV/Rifim. W związku z tym środek ten zostanie poddany ocenie łącznie z rekompensatą z tytułu świadczenia odpowiednich usług publicznych przyznaną tym przedsiębiorstwom (zob. sekcje 9.1.1 i 9.1.2).

(207) Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że nowe zamówienie publiczne na usługi pomiędzy Włochami a przedsiębiorstwem Caremar należy poddać ocenie łącznie z prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar. Przeprowadzenie takiej łącznej oceny jest właściwe, ponieważ zasadniczo Włochy zorganizowały przetarg na nowe zamówienie publiczne na usługi, w ramach którego zwycięski oferent musiał nabyć cały kapitał podstawowy przedsiębiorstwa Caremar w celu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych przewidzianych we wspomnianym zamówieniu publicznym na usługi. W przetargu nie było możliwości złożenia odrębnych ofert na prywatyzację przedsiębiorstwa Caremar i na nowe zamówienie publiczne na usługi.

9.1.1. *Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych i pierwszeństwo przybijania do nabrzeża przyznane przedsiębiorstwu Caremar od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. na mocy przedłużonej początkowej umowy*

9.1.1.1. Zasoby państwowe

(208) Włochy powierzyły przedsiębiorstwu Caremar świadczenie usług transportu morskiego na wskazanych trasach, jak określono szczegółowo w początkowej umowie, którą przedłużono. Początkowa umowa została zawarta z państwem, a wynikająca z niej rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz przedsiębiorstwa Caremar jest wypłacana przez państwo i region Kampanii z ich własnego budżetu. Rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz przedsiębiorstwa Caremar można zatem przypisać państwu, a jej wypłaty dokonuje się przy użyciu zasobów państwowych.

([163]) Przedsiębiorstwo Caremar przeznaczyło ze wspomnianej kwoty 1 410 000 EUR na modernizację dwóch statków, które zostały następnie nieodpłatnie przekazane przedsiębiorstwu Laziomar (Quirino i Tetide). Pozostała kwota 705 000 EUR została wykorzystana na modernizację statku będącego nadal własnością przedsiębiorstwa Caremar.

(209) Komisja odnotowuje, że zdaniem Włoch wszyscy operatorzy promów dokonują regularnych opłat na rzecz organów portowych za przybijanie do nabrzeża, natomiast przedsiębiorstwo Caremar nie dokonało żadnej dodatkowej opłaty z tytułu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża. Komisja jest jednak zdania, że co do zasady Włochy mogły podjąć decyzję o nałożeniu dodatkowej opłaty z tytułu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża oraz że nie podejmując takiej decyzji, utraciły dochody budżetu państwa. Ponadto ponieważ pierwszeństwa przybijania do nabrzeża udzielono z mocy prawa (zob. motyw 99), można ten środek przypisać państwu.

9.1.1.2. Selektywność

(210) Aby środek został zakwalifikowany jako pomoc państwa, musi mieć selektywny charakter. Środek jest selektywny, jeżeli jest przyznawany tylko niektórym przedsiębiorstwom, podczas gdy inne przedsiębiorstwa znajdujące się w porównywalnej sytuacji prawnej i faktycznej w ramach tego samego sektora lub innych sektorów (biorąc pod uwagę, że wszystkie podmioty gospodarcze powinny co do zasady pokrywać własne koszty), nie uzyskają takiej samej korzyści. Rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych za świadczenie przedmiotowych usług transportu morskiego przyznano wyłącznie przedsiębiorstwu Caremar, wobec czego ma ona charakter selektywny ([164]). Ponieważ pierwszeństwa przybijania do nabrzeża udzielono wyłącznie przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Caremar, jego charakter jest również selektywny.

9.1.1.3. Korzyść gospodarcza

(211) Komisja przypomina, że w pewnych ściśle określonych okolicznościach rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane przedsiębiorstwu mogą nie stanowić korzyści gospodarczej.

(212) W szczególności w wyroku w sprawie *Altmark* Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że w przypadku gdy środek państwowy należy uznać za rekompensatę z tytułu usług świadczonych przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami w celu wykonania obowiązków świadczenia usług publicznych, a przedsiębiorstwa te nie uzyskują z tego tytułu faktycznych korzyści finansowych, a zatem środek taki nie skutkuje uprzywilejowaniem tych przedsiębiorstw względem przedsiębiorstw konkurencyjnych, środek ten nie wchodzi w zakres stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.

(213) Trybunał Sprawiedliwości orzekł jednak również jednoznacznie, że aby rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie kwalifikowała się jako pomoc państwa, konieczne jest spełnienie wszystkich czterech łącznych kryteriów („kryteria *Altmark*") streszczonych poniżej:

— przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obarczone obowiązkami świadczenia usług publicznych i obowiązki te powinny być jasno określone („*Altmark* 1");

— parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób („drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark");

— rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków („*Altmark* 3");

— jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie obowiązków świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie oferenta zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla danej społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich obowiązków, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych obowiązków („*Altmark* 4").

(214) Komisja wyjaśniła, w jaki sposób stosuje kryteria *Altmark*, w komunikacie w sprawie stosowania reguł w dziedzinie zasad pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym ([165]) („komunikat w sprawie UOIG").

([164]) Wyrok Sądu z dnia 13 grudnia 2017 r., Grecja/Komisja, T-314/15, ECLI:EU:C:2017:903, pkt 79.

([165]) Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

(215) Biorąc pod uwagę fakt, że kryteria *Altmark* należy spełnić łącznie, niespełnienie któregokolwiek z nich prowadziłoby do uznania przez Komisję, że środek, którego dotyczy ocena, zapewnia jego beneficjentowi korzyść gospodarczą. Komisja w pierwszej kolejności oceni zatem spełnienie kryterium Altmark 4.

(216) Zgodnie z kryterium *Altmark* 4 rekompensata musi stanowić niezbędne minimum, aby nie kwalifikowała się jako pomoc państwa. Kryterium to uznaje się za spełnione, jeżeli beneficjenta rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, które umożliwia wybranie oferenta będącego w stanie świadczyć usługi po najniższym koszcie dla danej społeczności, lub w przeciwnym wypadku, jeżeli przedmiotową rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.

(217) W przypadku żadnego z przedłużeń początkowej umowy w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. przedsiębiorstwo Caremar nie zostało wybrane w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które umożliwiłoby powierzenie usługi po najniższym koszcie dla społeczności. Włochy jedynie przedłużyły okres obowiązywania już obowiązującego systemu poprzez przedłużenie początkowej umowy, upoważniając tym samym wcześniej ustanowionego operatora do dalszego otrzymywania rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych.

(218) Ponadto Włochy nie dostarczyły Komisji żadnych dowodów wskazujących na fakt, że poziom rekompensat określono na podstawie analizy kosztów, które poniosłoby przeciętne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo odpowiednio wyposażone w środki transportu, aby wypełnić niezbędne obowiązki świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu powiązanych przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wykonywania tych obowiązków.

(219) W odniesieniu do rekompensaty przyznanej na mocy przedłużonej początkowej umowy przedsiębiorstwo Caremar przedstawiło informacje dotyczące stosowania kryteriów Altmark. Jeżeli chodzi o argument przedsiębiorstwa Caremar, że czwarte kryterium Altmark jest spełnione, ponieważ rekompensatę obliczono na podstawie kosztów wydajnego przedsiębiorstwa (zob. motyw 140), z powodów wyjaśnionych w motywach 220–222, Komisja uważa, że przedstawione informacje nie są wystarczające do spełnienia standardu prawnego tego warunku, jak określono w komunikacie w sprawie UOIG (zob. w szczególności pkt 69–76).

(220) Po pierwsze, sam fakt, że przedsiębiorstwo Caremar ponosiło niższe koszty w porównaniu ze swoimi konkurentami, nie jest wystarczającym kryterium, aby uznać Caremar za prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo. Niższe koszty mogą wynikać również z amortyzacji aktywów (np. statków), która stanowi metodę księgową obliczania wartości aktywów przedsiębiorstwa z biegiem czasu i w związku z tym nie może być wykorzystywana do pomiaru wydajności przedsiębiorstwa.

(221) Po drugie, twierdzenie, że przedsiębiorstwo Caremar wykorzystywało swoją siłę roboczą w maksymalnym wymiarze godzin dozwolonym w umowie o pracę, optymalizując w ten sposób stosunek kosztów personelu do wydajności personelu, nie zostało potwierdzone żadnymi informacjami na temat wskaźników analitycznych reprezentatywnych dla wydajności, a taka praktyka dotycząca wykorzystywania siły roboczej przedsiębiorstwa Caremar nie została porównana ze strukturą kosztów innych przedsiębiorstw w tym sektorze.

(222) Po trzecie, przedsiębiorstwo Caremar twierdzi, że pomimo znacznego wzrostu cen paliwa w okresie przedłużenia początkowej umowy nadal wykonywało obowiązek świadczenia usług publicznych z najniższymi taryfami na rynku i bez żądania korekty rekompensaty. Komisja uważa, że argument ten nie jest wystarczający, aby uznać Caremar za wydajne przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo Caremar nie przedstawiło żadnych dodatkowych informacji wskazujących, na przykład, na wpływ tej praktyki na sprawozdania finansowe przedsiębiorstwa, ani nie porównało swojej struktury kosztów ze strukturami kosztów innych przedsiębiorstw w tym sektorze. W rezultacie przedsiębiorstwo Caremar nie wskazało punktu odniesienia, na podstawie którego można by ocenić rzekome skuteczne zarządzanie jego usługami.

(223) Komisja stwierdza zatem, że w przedmiotowej sprawie kryterium Altmark 4 nie zostało spełnione w odniesieniu do przedłużenia początkowej umowy.

(224) Biorąc pod uwagę fakt, że w przedmiotowej sprawie nie zostały spełnione łącznie wszystkie cztery kryteria *Altmark*, Komisja stwierdza, że rekompensata z tytułu obsługi tras morskich na podstawie przedłużenia początkowej umowy zapewniła przedsiębiorstwu Caremar korzyść gospodarczą.

(225) Jeżeli chodzi o pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, Komisja po pierwsze przypomina, że organ AGCM co najmniej dwukrotnie uznał, że przedmiotowy środek ma wartość ekonomiczną ([166]). Przedsiębiorstwo Caremar nie uiszcza jednak żadnej opłaty z tytułu pierwszeństwa przybijania do nabrzeża. Komisja zauważa jednak, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma – przynajmniej teoretycznie – potencjał w zakresie obniżenia kosztów operatora (np. ze względu na to, że gwarancja przybicia do nabrzeża mogłaby ograniczyć czas oczekiwania w portach i tym samym prowadzić do obniżenia kosztów paliwa) lub zwiększenia jego przychodów (np. ze względu na to, że niektóre porty mogą generować większy popyt ze strony pasażerów). Jako że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża pozwala na szybszą procedurę dokowania, użytkownicy usług transportu morskiego istotnie mogą preferować operatora promów korzystającego z tego środka. Nawet jeżeli tego rodzaju skutki miałyby miejsce wyłącznie w ograniczonych okolicznościach lub miałyby stosunkowo niewielki zakres, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża stanowi jednak korzyść gospodarczą na rzecz przedsiębiorstwa Caremar.

9.1.1.4. Wpływ na konkurencję i wymianę handlową

(226) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do pozycji innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach handlu wewnątrzunijnego, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na te przedsiębiorstwa ([167]). Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję ([168]).

(227) W przedmiotowej sprawie beneficjent konkuruje z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportu morskiego w Unii, w szczególności od chwili wejścia w życie rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86 ([169]) oraz rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, które doprowadziły do liberalizacji odpowiednio międzynarodowego transportu morskiego i kabotażu morskiego. Wobec tego rekompensata z tytułu obsługi tras morskich na podstawie przedłużenia początkowej umowy może mieć wpływ na wymianę handlową w Unii i prowadzić do zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym. Z tych samych powodów powyższy wniosek dotyczy również pierwszeństwa przybijania do nabrzeża.

9.1.1.5. Podsumowanie

(228) Ponieważ zostały spełnione wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja stwierdza, że zarówno rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Caremar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. na podstawie kolejnych przedłużeń początkowej umowy, jak i pierwszeństwo przybijania do nabrzeża na trasach objętych usługą publiczną stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Caremar.

9.1.1.6. Nowa lub istniejąca pomoc

(229) Komisja zauważa po pierwsze, że przedmiotem niniejszej decyzji nie jest ocena rekompensaty przyznanej na rzecz (ówczesnego) przedsiębiorstwa Caremar z tytułu wykonywania obowiązków świadczenia usług publicznych transportu morskiego do końca 2008 r. (zob. motyw 17). Ocena tej rekompensaty oraz tego, czy można zaklasyfikować ją jako istniejącą pomoc na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92, jest przedmiotem decyzji (UE) 2020/1411 (zob. motyw 25).

([166]) Decyzja (UE) 2020/1412, motyw 265.

([167]) Wyrok Trybunału z dnia 17 września 1980 r., Philip Morris/Komisja, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, pkt 11; wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, pkt 21; wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Włochy/Komisja, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, pkt 44.

([168]) Sprawa z dnia 30 kwietnia 1998 r., Het Vlaamse Gewest/Komisja, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378 z 31.12.1986).

(230) Zgodnie z art. 1 lit. c) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ([170]) „»nowa pomoc« oznacza każdą pomoc, czyli programy pomocowe i pomoc indywidualną, która nie jest pomocą istniejącą, włącznie ze zmianami istniejącej pomocy". Ponadto art. 108 ust. 3 TFUE stanowi, że o wszelkich planach przyznania lub zmiany istniejącej pomocy należy informować Komisję w odpowiednim czasie oraz że nie można ich wprowadzać w życie, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej ([171]). Zgodnie ze stanowiskiem sądów unijnych ([172]) Komisja uważa, że zmiana (tj. przedłużenie) czasu trwania środka pomocy o jasno określonym terminie zakończenia (tj. 31 grudnia 2008 r.) jest wystarczająca, aby przekształcić go w nową pomoc, niezależnie od tego, czy inne cechy środka się zmieniły. Rozumowanie to ma zastosowanie do przedłużonej początkowej umowy, która miała stanowić podstawę prawną dla tymczasowych przedłużeń (tj. do czasu prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar ogłoszonej w 2009 r., zob. motyw 29) obowiązku świadczenia usług publicznych, który został powierzony przedsiębiorstwu Caremar na mocy początkowej umowy.

(231) Z powyższych powodów Komisja jest zdania, że niezależnie od faktu, że rekompensatę przyznaną (ówczesnemu) przedsiębiorstwu Caremar do końca 2008 r. zaklasyfikowano jako istniejącą pomoc na mocy decyzji (UE) 2020/1411, rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną przedsiębiorstwu Caremar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. na podstawie kolejnych przedłużeń początkowej umowy należy uznać za nową pomoc. Wniosek ten odnosi się również do pierwszeństwa przybijania do nabrzeża obowiązującego w tym okresie.

9.1.2. *Udzielenie nowego zamówienia publicznego na usługi w pakiecie z prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar*

(232) Aby stwierdzić, czy udzielenie zamówienia na podstawie nowego zamówienia publicznego na usługi w pakiecie z prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar stanowi korzyść na rzecz przedsiębiorstwa Caremar i jego nabywcy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja musi dokonać oceny spełnienia kryteriów *Altmark* (zob. motyw 213).

9.1.2.1. Pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

(233) Komisja przypomina, że nie ma jednolitej i dokładnej definicji usługi, która może stanowić UOIG na mocy prawa Unii, w rozumieniu pierwszego kryterium *Altmark* lub w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE ([173]). Pkt 46 komunikatu stanowi:

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

(234) Organy krajowe mogą zatem przyjąć stanowisko, że niektóre usługi świadczy się w ogólnym interesie gospodarczym, a ich świadczenie musi się odbywać w ramach obowiązków świadczenia usług publicznych w celu zapewnienia ochrony interesu publicznego, w przypadku gdy mechanizmy rynkowe nie są wystarczające do zapewnienia, aby świadczenie tego rodzaj usług odbywało się na wymaganym poziomie lub zgodnie z wymaganymi warunkami.

([170]) Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

([171]) Sprawa z dnia 26 października 2016 r., DEI i Komisja/Alouminion tis Ellados, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, pkt 45.

([172]) Wyrok z dnia 6 marca 2002 r. (sprawy połączone), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco i Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) oraz Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99)/Komisja Wspólnot Europejskich, ECLI:EU:T:2002:59, pkt 175.

([173]) Sprawa T-289/03 BUPA i in./Komisja [2008] Zb.Orz. II 81, pkt 96. Zob. również opinia rzecznika generalnego Tizzano w sprawie C-53/00, Ferring, Zb.Orz. I 9069, i opinia rzecznika generalnego Jacobs w sprawie C-126/01, GEMO, [2003] Zb.Orz. I 13769.

(235) W dziedzinie kabotażu morskiego szczegółowe przepisy unijne regulujące obowiązki świadczenia usług publicznych określono w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92, a do celów zbadania potencjalnej pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego – w wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (zwanych dalej „wytycznymi w sprawie transportu morskiego") ([174]).

(236) Art. 4 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 stanowi:

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

(237) Art. 2 pkt 3 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 stanowi, że zamówienie na usługi publiczne może obejmować: usługi transportowe spełniające ustalone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości, dodatkowe usługi transportowe, usługi transportowe według określonych stawek i podlegające specjalnym warunkom, zwłaszcza dla pewnych kategorii pasażerów lub na określonych trasach i dostosowanie usług do aktualnych wymagań.

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

(239) Z utrwalonego orzecznictwa wynika, że obowiązki świadczenia usług publicznych można nakładać wyłącznie wówczas, gdy uzasadnia je potrzeba zapewnienia odpowiednich regularnych usług w zakresie transportu morskiego, których świadczenia nie mogą zapewnić same mechanizmy rynkowe ([175]). W komunikacie dotyczącym interpretacji rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 ([176]) potwierdzono, że „[o]kreślenie, które połączenia wymagają nałożenia obowiązku świadczenia usługi publicznej, jest zadaniem państw członkowskich (w tym w stosownych przypadkach organów regionalnych i lokalnych), a nie armatorów. *W szczególności obowiązek świadczenia usługi publicznej można nałożyć w odniesieniu do stałych (regularnych) usług kabotażu wyspowego w przypadku niedoskonałości rynku polegającej na niezapewnieniu odpowiednich usług*". Ponadto w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 obowiązki świadczenia usług publicznych zdefiniowano jako zobowiązania, jakich „zainteresowany armator Wspólnoty, jeżeli brałby on pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłby lub nie przyjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach".

(240) Zgodnie z orzecznictwem ([177]), aby zweryfikować, czy istnieje realne zapotrzebowanie na usługę publiczną oraz czy usługa ta była niezbędna i proporcjonalna, a zatem również czy spełniono pierwsze kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark, Komisja oceni:

a) czy istniał **popyt wśród użytkowników**;

b) czy uczestnicy rynku nie byli w stanie zaspokoić tego popytu bez nałożenia obowiązku przez organy publiczne (**istnienie niedoskonałości rynku**);

c) czy samo odwołanie się do obowiązku świadczenia usług publicznych byłoby niewystarczające do uzupełnienia tego braku (**najmniej szkodliwe podejście**).

([174]) Komunikat Komisji C(2004) 43 – Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3).

([175]) Wyrok z dnia 20 lutego 2001 r., Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i in./Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów uaktualniający i korygujący komunikat dotyczący interpretacji rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski), COM(2014) 232 final z 22.4.2014.

([177]) Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisja, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, pkt 130 i 134.

Popyt użytkowników

(241) Zgodnie z nowym zamówieniem publicznym na usługi przedsiębiorstwu Caremar powierzono świadczenie regularnych usług transportu morskiego pasażerów, pojazdów (w tym pojazdów ratowniczych) i przesyłek pocztowych, po z góry ustalonych stawkach, z wykorzystaniem promów i szybkich statków (czyli TMV w przypadku usług mieszanych lub wodolotów w przypadku usług przewozów wyłącznie pasażerskich) zgodnie z harmonogramami wskazanymi w programie transportu morskiego określonym przez region Kampanii, jak przedstawiono w sekcji 3.3.1. Obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar dotyczył obsługiwanych portów, rodzaju statków przydzielonych do połączeń morskich wykonywanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych, częstotliwości, harmonogramu i ciągłości świadczenia usługi, jakości usługi oraz maksymalnych pobieranych taryf (zob. motywy 83–91).

(242) Komisja zauważa, że obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi ma na celu zapewnienie ciągłości terytorialnej między częścią kontynentalną a wyspami poprzez zaspokojenie potrzeb transportowych lokalnej ludności (głównie potrzeb w zakresie pracy i edukacji) w drodze regularnych i niezawodnych usług transportu morskiego (zob. motyw 199). Komisja uważa, że istotnie są to uzasadnione cele leżące w interesie publicznym.

(243) Jeżeli chodzi o potrzeby lokalnej ludności, Włochy wyjaśniły, że potrzeby te pozostały zasadniczo niezmienione na przestrzeni lat, jak wykazały konsultacje publiczne przeprowadzone przez region Kampanii w latach 2006–2007 i 2010–2011 (zob. motyw 179), które potwierdziły, że mieszkańcy wysp Zatoki Neapolitańskiej polegali na transporcie morskim w celu codziennego dojazdu do części kontynentalnej. W tym względzie Komisja zauważa, że sytuacja w zakresie ruchu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej jest bardzo szczególna z powodu wyjątkowo wysokiej gęstości zaludnienia na wyspach Capri, Ischia i Procida, jak wyjaśniły Włochy (zob. motyw 182).

(244) Potwierdzają to szczegółowe dane statystyczne dla poszczególnych tras dostarczone przez Włochy dotyczące pasażerów, pojazdów i towarów przewożonych przez przedsiębiorstwo Caremar w latach 2009–2021, które pokazują, że trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar charakteryzowały się znacznym popytem, który utrzymywał się na stałym poziomie z biegiem czasu (zob. motyw 174).

(245) Biorąc pod uwagę, że popyt wśród użytkowników utrzymywał się na stałym poziomie, w tym w ciągu dwóch lat poprzedzających powierzenie przedsiębiorstwu Caremar obowiązku świadczenia usług publicznych w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi, Włochy, a w szczególności zainteresowane władze regionalne, słusznie uznały, że istnieje rzeczywisty popyt na usługi morskiego transportu pasażerskiego i mieszanego na trasach w Zatoce Neapolitańskiej, łączących wyspy Capri, Ischia i Procida z częścią kontynentalną (Neapol, Sorrento i Pozzuoli).

Istnienie niedoskonałości rynku

(246) Zgodnie z pkt 48 komunikatu w sprawie UOIG „nie byłoby właściwe wiązanie zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych z działalnością, która jest już wykonywana lub może być wykonywana skutecznie i na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym zdefiniowanym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych” ([178]). W związku z tym Komisja musi zbadać, czy usługa byłaby niewystarczająca, gdyby jej świadczenie podlegało wyłącznie mechanizmom rynkowym. W tym względzie w pkt 48 komunikatu w sprawie UOIG zauważono, że „ocena Komisji ogranicza się do sprawdzenia, czy państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu”.

(247) Ponieważ na trasach objętych nowym zamówieniem publicznym na usługi działały inne przedsiębiorstwa żeglugowe (zob. motyw 184), Komisja oceni sytuację konkurencyjną każdej z tych tras przed udzieleniem nowego zamówienia publicznego na usługi, aby sprawdzić, czy usługi świadczone przez tych operatorów były równoważne z usługami, które przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi, i czy byłyby wystarczające do zapewnienia ciągłości terytorialnej między wyspami (Capri, Ischia i Procida) a częścią kontynentalną.

([178]) Wyrok z dnia 20 lutego 2001 r., Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i in./Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) W tym względzie Komisja zauważa przede wszystkim, że transport morski do/z wysp Zatoki Neapolitańskiej jest wykorzystywany przez mieszkańców tych wysp jako transport lokalny, aby umożliwić im bardzo częste połączenia z częścią kontynentalną. Faktycznie, jak wyjaśniły Włochy (motyw 182), wyjątkowo wysoka gęstość zaludnienia wysp Capri, Ischia i Procida sprawia, że mają one charakter rejonu kontynentalnego. Sytuacja ta wymaga, aby transport morski był prawie tak częsty jak lokalny transport lądowy w celu zaspokojenia potrzeb uczniów i pracowników, którzy codziennie dojeżdżają do/z części kontynentalnej. Ocena istnienia niedoskonałości rynku musi należycie uwzględniać tę szczególną cechę.

(249) W tabeli 10 przedstawiono sytuację konkurencyjną ośmiu tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar w latach 2012–2015, tj. przed powierzeniem nowego zamówienia publicznego na usługi, w oparciu o informacje przedstawione przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar w ich uwagach (zob. motywy 150, 151, 161 i 168) oraz przez Włochy (zob. motyw 184). W motywach 250–259 Komisja przedstawiła swoją ocenę sytuacji konkurencyjnej zaprezentowanej w tabeli 10.

Tabela 10

Sytuacja konkurencyjna na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar w latach 2012–2015

Trasa	Caremar	Konkurenci
Capri/ Sorrento	Usługi mieszane świadczone z wykorzystaniem TMV przez cały rok: osiem codziennych rejsów (z Capri o godz. 7:00, 8:40, 13:35 i 18:45; oraz z Sorrento o godz. 7:45, 9:25, 14:30 i 19:25).	**NLG:** tylko usługi przewozów pasażerskich. **Aligruson:** usługi mieszane, ale tylko w okresie letnim (z Sorrento o godz. 11:30 i 14:00; oraz z Capri o godz. 12:30 i 18:05) na warunkach rynkowych. **SNAV:** usługi mieszane, ale tylko w okresie letnim (z Capri o godz. 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 i 18:05; oraz z Sorrento o godz. 8:10, 11:25, 13:50, 16:35) na warunkach rynkowych.
Capri/ Neapol	Usługi mieszane świadczone z wykorzystaniem TMV przez cały rok: sześć codziennych rejsów (z Neapolu o godz. 5:35, 12:00, 17:25; oraz z Capri o godz. 10:20, 15:35 i 20:15). Usługi mieszane z wykorzystaniem promu w okresie letnim: sześć codziennych rejsów (z Neapolu o godz. 7:25, 13:00, 18:35; oraz z Capri o godz. 5:40, 9:20, 14:50). Usługi mieszane z wykorzystaniem promu w okresie zimowym: sześć codziennych rejsów (z Neapolu o godz. 9:00, 14:20; oraz z Capri o godz. 6:45, 11:00, 16:15, 20:10). Usługi mieszane świadczone z wykorzystaniem TMV od dnia 1 czerwca do dnia 30 września: dwie codzienne usługi (z Neapolu o godz. 21:35 i z Capri o godz. 23:50).	**SNAV:** tylko usługi przewozów pasażerskich. **NLG:** tylko usługi przewozów pasażerskich. **Neapolis:** tylko usługi przewozów pasażerskich.
Ischia/ Neapol	Usługi mieszane z wykorzystaniem promu przez cały rok: cztery codzienne rejsy (**z Ischii** o godz. **8:45**; **13:50**; oraz **z Neapolu** o godz. **15:45** i **20:15**). Usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok: jeden codzienny rejs (**z Neapolu** o godz. **14:45**).	**Medmar:** tylko usługi mieszane, głównie w sezonie letnim. Cztery codzienne rejsy przez cały rok (**z Neapolu** o godz. **8:35**, **14:10** i **18:30**; oraz **z Ischii** o godz. **17:00** (w lecie) lub o godz. 16:35 (zimą)), wszystkie objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych. **Alilauro:** tylko usługi przewozów pasażerskich, głównie w sezonie letnim. Tylko pięć codziennych rejsów przez cały rok (**z Ischii** o godz. **6:30**, **9:25**, **19:55**; oraz **z Neapolu** o godz. **7:35** i **20:10**, wszystkie pięć objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych.

Trasa	Caremar	Konkurenci
Ischia/ Procida/ Neapol	Usługi mieszane z wykorzystaniem promu przez cały rok: dziesięć codziennych rejsów (z Neapolu o godz. 6:25 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:30), 10:45 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:50), 15:10 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:20), 17:30 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:35), 19:30 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:30), 21:55 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 23:00); z Ischii o godz. 12:55 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:35), 15:20 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 15:50), 17:20 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 17:50), 19:25 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:30)). Usługi mieszane z wykorzystaniem promu od dnia 15 czerwca do dnia 15 września: dwa codzienne rejsy (z Ischii o godz. 7:00 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:25); oraz z Neapolu o godz. 9:25 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:30)). Usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok: dziewięć codziennych rejsów (**z Neapolu** o godz. **8:40** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:30), **11:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 12:25), **13:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:50), **18:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:55); **z Ischii** o godz. **6:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:05), **10:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:35), **13:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 13:15), **14:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:55), **16:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 16:45). Usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu od dnia 1 czerwca do dnia 30 września: dwa codzienne rejsy (**z Ischii** o godz. **19:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:00); oraz **z Neapolu** o godz. **21:05** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 21:50).	**Medmar:** usługi mieszane z wykorzystaniem promu: — dwie codzienne przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Ischii o godz. 6:25 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:25) i 10:35 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:15)); oraz — jedna (nie zawsze codzienna) w okresie letnim w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Ischii o godz. 22:20 (z wypłynięciem z Procidy o godz. 23:00)). Według Włoch przedsiębiorstwo Medmar prawie nigdy jednak nie świadczyło usług na trasie Ischia/Procida/ Neapol w latach 2012–2015. **SNAV:** usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu: — siedem codziennych rejsów w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych przez cały rok (**z Neapolu** o godz. **8:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:05), **16:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 17:00), **19:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 19:40); oraz **z Ischii** o godz. **7:10** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:30), **9:45** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:10), **13:50** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:15), **17:40** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:05)); oraz — jeden codzienny rejs na warunkach rynkowych w okresie letnim (**z Ischii** o godz. **11:25** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:45)).

Trasa	Caremar	Konkurenci
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Usługi mieszane z wykorzystaniem promu przez cały rok: sześć codziennych rejsów (**z Pozzuoli** o godz. **10:15** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 10:55), **14:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 14:30) i **18:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 19:35); oraz **z Ischii** o godz. **8:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:00), **11:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 11:55), **17:30** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 18:00)). Usługi mieszane z wykorzystaniem promu od dnia 16 września do dnia 14 czerwca: dwa codzienne rejsy (**z Ischii** o godz. **7:20** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 7:50); oraz **z Pozzuoli** o godz. **9:00** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 9:40).	**Medmar:** usługi mieszane z wykorzystaniem promu głównie bez przystanku na Procidzie. Tylko cztery codzienne rejsy z przystankiem na Procidzie (**z Ischii** o godz. **2:30** i **18:55**; oraz **z Pozzuoli** o godz. **4:10** i **20:30**), wszystkie objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych, przez cały rok.
Ischia/ Procida	Oprócz usług świadczonych na trasach Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/ Procida/Neapol, jedna codzienna usługa przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok (**z Procidy** o godz. **15:30**).	**SNAV:** oprócz ośmiu rejsów (usług przewozów pasażerskich) realizowanych na trasie Ischia/Procida/ Neapol, przedsiębiorstwo SNAV obsługiwało na trasie Ischia/Procida: — jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (**z Procidy** o godz. **13:15**); — jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok na warunkach rynkowych (**z Ischii** o godz. **8:30**); — sześć codziennych usług przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w okresie letnim na warunkach rynkowych (**z Procidy** o godz. **7:50**, **11:00**, **17:50**, **19:20**; oraz **z Ischii** o godz. **18:30** i **19:45**). **Medmar:** rejsy realizowane w ramach tras Ischia/Procida/ Pozzuoli i Ischia/Procida/Neapol. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: usługi mieszane na warunkach rynkowych, ale głównie w okresie letnim i nie zawsze codziennie. Usługa jest bardzo niestabilna, ponieważ operatorzy ci korzystali z rodzaju statków, które mogły być eksploatowane wyłącznie w dobrych warunkach pogodowych.
Procida/ Pozzuoli	Oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli, dwie codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu (15 minut podróży) przez cały rok (**z Procidy** o godz. **8:10** oraz **z Pozzuoli** o godz. **8:50**).	**Gestour:** dziewięć codziennych usług mieszanych z wykorzystaniem promu (50 minut podróży) przez cały rok na warunkach rynkowych (**z Pozzuoli** o godz. **6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**, **19:50**; **z Procidy** o godz. **6:50**, **9:30**, **11:20**, **18:55**). **Ippocampo:** cztery usługi mieszane na warunkach rynkowych w okresie letnim, głównie w niedziele (z Procidy o godz. 18:45 i 20:00 oraz z Pozzuoli o godz. 19:20 i 20:50). **Procida Lines:** według Włoch przedsiębiorstwo Procida Lines nie zapewniało obsługi połączenia w latach 2012–2015.

Trasa	Caremar	Konkurenci
Procida/ Neapol	Oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/Neapol cztery codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu (40 minut podróży) przez cały rok (**z Procidy** o godz. **6:35** i **9:20**; oraz **z Neapolu** o godz. **7:30** i **17:45**).	**SNAV:** usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/ Procida/Neapol: — jedna codzienna przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (**z Neapolu** o godz. **12:30**). oraz — dwie codzienne w okresie letnim na warunkach rynkowych (z Neapolu o godz. 18:45). **Medmar:** usługi mieszane z wykorzystaniem promu oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/ Neapol: — jedna codzienna przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (z Neapolu o godz. 00:20).

(250) Na podstawie informacji przedstawionych w tabeli 10 Komisja uważa, że usługi oferowane przez konkurentów od dnia 1 października 2011 r. na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar w Zatoce Neapolitańskiej w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi nie są zamienne względem usług oferowanych przez przedsiębiorstwo Caremar ze względu na znaczne różnice dotyczące rodzaju, regularności i przepustowości oferowanych usług, jak określono poniżej (zob. motywy 251–259).

(251) Jeżeli chodzi o trasę **Capri/Sorrento**, Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie przez cały rok. Z jednej strony przedsiębiorstwo NLG świadczyło jedynie usługi przewozów pasażerskich, a z drugiej strony operatorzy, którzy świadczyli również usługi mieszane (Aligruson i SNAV), działali jedynie w sezonie letnim. Nie było operatora zapewniającego mieszane usługi transportowe między Capri a Sorrento zimą, co od listopada do kwietnia pozostawiało mieszkańców wyspy/ właścicieli sklepów/uczniów bez możliwości przetransportowania własnego pojazdu promem do celów dojazdu. Jeśli chodzi o pozostałe miesiące roku, usługi mieszane świadczone przez Aligruson i SNAV niemal zupełnie nie pokryłyby pór dnia najbardziej pożądanych przez osoby dojeżdżające do pracy (i mniej interesujących dla turystów), a mianowicie wczesnych godzinnych porannych ([179]) i późnych godzin wieczornych ([180]). Ponadto, jeśli chodzi o okres letni, rozkłady połączeń konkurentów nie zaspokajałyby w zadowalający sposób potrzeb osób dojeżdżających codziennie do pracy, biorąc pod uwagę różnice względem rozkładów połączeń przedsiębiorstwa Caremar. Z tych powodów Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

(252) W odniesieniu do trasy **Capri/Neapol** Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie. Trzy inne przedsiębiorstwa żeglugowe na trasie w latach 2012–2015 (SNAV, NLG i Neapolis) świadczyły rzeczywiście wyłącznie usługi przewozów pasażerskich. Usługi te nie były w stanie zaspokoić popytu na transport morski wśród użytkowników z pojazdami, co pozostawiało mieszkańców wyspy/właścicieli sklepów/uczniów bez możliwości przetransportowania własnego pojazdu promem do celów dojazdu. Obejmuje to również transport morski karetek pogotowia ratunkowego we wszelkich medycznych sytuacjach nadzwyczajnych lub innych w przypadku niedostępności ratunkowego transportu lotniczego śmigłowcami. W tym względzie Komisja zauważa, że śmigłowce mogą lądować/startować wyłącznie na obszarach posiadających wyposażenie dla tego rodzaju transportu lotniczego i pod warunkiem, że pozwalają na to warunki pogodowe ([181]). Na wyspie Capri znajduje się tylko jedno lądowisko dla śmigłowców zlokalizowane w gminie Anacapri i obsługujące również loty prywatne. Śmigłowce są zwykle wykorzystywane do ratownictwa na obszarach, do których nie może łatwo dotrzeć karetka pogotowia ratunkowego lub w przypadku pacjentów, którzy

([179]) Faktycznie w przypadku braku obecności przedsiębiorstwa Caremar (które było zobowiązane do obsługi pierwszego rejsu z Capri o godz. 7:00 i pierwszego rejsu z Sorrento o godz. 7:45), pierwsze rejsy rano zostałyby zapewnione przez przedsiębiorstwo SNAV dopiero o godz. 7:35 z Capri i 8:10 z Sorrento. Oprócz tych dwóch rejsów użytkownicy nie mieliby żadnej innej możliwości dotarcia do miejsca docelowego we wczesnych godzinach porannych, biorąc pod uwagę, że następne rejsy odbywałyby się dopiero o godz. 9:15 z Capri i 11:25 z Sorrento.

([180]) Jeśli chodzi o godziny wieczorne, w przypadku braku obecności przedsiębiorstwa Caremar ostatni rejs w ciągu dnia odbywałby się z Sorrento o godz. 16:35 (realizowany przez SNAV) i z Capri o godz. 18:05 (realizowany przez SNAV i Aligruson), podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar było zobowiązane do zagwarantowania również rejsu o godz. 19:25 z Sorrento i 18:45 z Capri.

([181]) Zob. na przykład aktualności z dnia 15 grudnia 2017 r. dostępne na następującej stronie internetowej: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (ostatnia wizyta w dniu 5.6.2024 r.) oraz aktualności z dnia 12 stycznia 2022 r. dostępne na następującej stronie internetowej: https://caprinews.it/?p=31904 (ostatnia wizyta w dniu 5.6.2024 r.).

potrzebują pilnego transportu do szpitali w części kontynentalnej. Natomiast w mniej pilnych przypadkach, gdy pacjent może zostać przewieziony do szpitala za pomocą karetki pogotowia lub samochodu prywatnego, lub w przypadku zbyt silnego wiatru, który nie pozwala na lądowanie/odlot śmigłowców na lądowisku dla śmigłowców w Anacapri, transport morski promem jest najpowszechniejszym rodzajem transportu do części kontynentalnej ([182]). Ponadto w przypadku braku przedsiębiorstwa Caremar nie istniałby operator obsługujący transport przesyłek pocztowych do/z Capri. Komisja uważa, że obowiązek świadczenia usług publicznych ograniczony do transportu pojazdów i towarów nie byłby odpowiedni, ponieważ same usługi przewozów pasażerskich świadczone przez konkurentów na warunkach rynkowych nie były wystarczające, aby zagwarantować odpowiedni poziom połączeń między Capri a Neapolem. W rzeczywistości na przestrzeni lat na warunkach rynkowych świadczono jedynie siedem codziennych usług przewozów pasażerskich: pięć rejsów przedsiębiorstwa Neapolis (z Capri o godz. 8:50, 14:10 i 17:30; oraz z Neapolu o godz. 10:00, 16:05) i dwa rejsy przedsiębiorstwa NLG (z Capri o godz. 9:35 i 11:35). Żaden uczestnik rynku nie świadczył zatem usług we wczesnych godzinach porannych, podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar musiało zapewnić pierwszy rejs poranny z Capri do Neapolu (o godz. 5:40 w okresie letnim i o godz. 6:45 w okresie zimowym). Komisja zauważa, że większość rejsów oferowanych przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar przez cały rok podlegała obowiązkowi świadczenia usług publicznych ([183]), co sugeruje, że co do zasady rynek nie zapewniłby ich w przypadku braku formalnego wniosku ze strony organów publicznych. Biorąc pod uwagę, że, jak wyjaśniły Włochy (motyw 182), system obowiązku świadczenia usług publicznych obowiązujący w Zatoce Neapolitańskiej nie gwarantował skutecznego świadczenia usługi, włączenie usług przewozów pasażerskich do obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na przedsiębiorstwo Caremar na tej trasie w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi było rozsądne. Z tych powodów Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

(253) Jeżeli chodzi o bezpośrednią trasę **Ischia/Neapol**, Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi mieszane z wykorzystaniem promu w konkurencji z przedsiębiorstwem Medmar oraz usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w konkurencji z przedsiębiorstwem Alilauro, które także zapewniało szereg codziennych rejsów przez cały rok. Rejsy oferowane przez konkurentów Caremar na tej bezpośredniej trasie były jednak, po pierwsze, zapewniane w innych godzinach dnia niż te obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar ([184]), a po drugie, wszystkie były objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych. Biorąc pod uwagę rozkłady połączeń i częstotliwość usług świadczonych przez przedsiębiorstwo Caremar przez cały rok (jak opisano w tabeli 10), oczywiste jest, że obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na Caremar miał na celu zagwarantowanie stałej minimalnej liczby codziennych połączeń w najważniejszych porach dnia, które nie były obsługiwane przez konkurentów Caremar. Z tego powodu Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego i usług przewozów pasażerskich na tej trasie. Wniosek ten ma zastosowanie nawet przy założeniu, że bezpośrednie połączenie Ischia/Neapol byłoby możliwe do zastąpienia połączeniem z przystankiem na Procidzie, pomimo różnej długości podróży ([185]). W rzeczywistości, jak wyjaśniono w motywie 254, usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar na trasie Ischia/Procida/Neapol nie były wystarczające do zagwarantowania zadowalających regularnych połączeń między Ischią a Neapolem.

(254) W odniesieniu do trasy **Ischia/Procida/Neapol** Komisja zauważa, że oprócz przedsiębiorstwa Caremar również przedsiębiorstwa Medmar i Alilauro posiadały zezwolenie na wykonywanie rejsów na tej trasie. Jeżeli chodzi o mieszane usługi transportowe, oferta rynkowa była jednak bardzo ograniczona, ponieważ jedynym dostawcą mieszanych usług transportowych innym niż Caremar było przedsiębiorstwo Medmar, które świadczyło jedną codzienną usługę mieszaną przez cały rok (z Ischii o godz. 10:35) i dwie codzienne usługi w okresie letnim (z Ischii o godz. 22:20 i z Neapolu o godz. 00:20), które według Włoch niemal nigdy nie były świadczone, mimo że były objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych. Wydaje się, że oferta przedsiębiorstwa Medmar nie była wystarczająca do zaspokojenia popytu wśród użytkowników na częste i regularne połączenia między Ischią, Procidą i Neapolem. Jeżeli chodzi o usługi przewozu osób, nie było operatora świadczącego usługi morskiego przewozu

([182]) Zob. na przykład aktualności z dnia 12 sierpnia 2019 r. dostępne na następującej stronie internetowej: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (ostatnia wizyta w dniu 5.6.2024 r.).

([183]) Mianowicie wszystkie z 13 codziennych usług przewozów pasażerskich świadczonych przez przedsiębiorstwo SNAV na danej trasie przez cały rok (w tym 11 świadczonych wspólnie z NLG) były objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych; a z 15 codziennych rejsów zapewnianych przez przedsiębiorstwo NLG na tej trasie przez cały rok 13 było realizowanych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych (w tym 11 wspólnie ze SNAV).

([184]) W odniesieniu do usług mieszanych świadczonych przez cały rok, z Ischii przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejsy o godz. 8:45 i 13:50, podczas gdy przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało rejs latem o godzinie 17:00 i zimą o godz. 16:35; z Neapolu przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejsy o godz. 15:45 i 20:15, podczas gdy przedsiębiorstwo Medmar o godz. 8:35, 14:10 i 18:30. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich świadczone przez cały rok, z Neapolu przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejs o godz. 14:45, podczas gdy przedsiębiorstwo Alilauro o godz. 7:35 i 20:10. Przedsiębiorstwo Caremar nie świadczyło usług przewozu osób z Ischii.

([185]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane z wykorzystaniem promu, przystanek na Procidzie wydłuża podróż o około 15 minut (która trwa 1 godz. 25 min. na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol). Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, przystanek na Procidzie wydłuża podróż o prawie 30 minut (która trwa 45 minut na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol).

osób na tej trasie przez cały rok na warunkach rynkowych. Faktycznie siedem codziennych rejsów zapewnianych przez przedsiębiorstwo SNAV przez cały rok podlegało obowiązkowi świadczenia usług publicznych. Ponadto usługi przedsiębiorstw SNAV i Caremar musiały być świadczone w różnych porach dnia ([186]). Jedyną usługą świadczoną przez przedsiębiorstwo SNAV na warunkach rynkowych na tej trasie był codzienny rejs z Ischii o godzinie 11:25 w okresie letnim. Oczywiste jest, że usługa ta była ukierunkowana głównie na popyt turystyczny i nie była wystarczająca, aby w pełni zaspokoić popyt wśród użytkowników. Z tych powodów Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego i usług przewozów pasażerskich na tej trasie.

(255) Jeżeli chodzi o trasę **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało tę trasę, konkurując z przedsiębiorstwem Medmar, które również zapewniało codzienne rejsy na tej trasie. Wszystkie codzienne rejsy wykonywane przez cały rok podlegały jednak obowiązkowi świadczenia usług publicznych, a ponadto były ograniczone pod względem liczby (dwa codzienne rejsy z Ischii i dwa codzienne rejsy z Pozzuoli) i były świadczone w godzinach w ciągu dnia, które nie były obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar ([187]). W związku z tym nie tylko nie było przedsiębiorstwa żeglugowego świadczącego usługi na tej trasie przez cały rok na warunkach rynkowych, ale również usługi świadczone przez Medmar w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych nie były zamienne względem usług przedsiębiorstwa Caremar, które były świadczone w różnych porach dnia. Z tych powodów Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

(256) Jeżeli chodzi o trasę **Ischia/Procida**, Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar jest zobowiązane na podstawie nowego zamówienia publicznego na usługi do świadczenia jednej codziennej usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu przez cały rok (z Procidy o godz. 15:30) oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Neapol. Ta usługa objęta obowiązkiem świadczenia usług publicznych została włączona do nowego zamówienia publicznego na usługi udzielonego przez region Kampanii w odpowiedzi na wyraźny wniosek gminy Procida o większą liczbę połączeń z Procidą przez cały rok (zob. motyw 181). Wniosek ten był uzasadniony faktem, że większość połączeń z Procidy zapewnianych przez rynek miała miejsce latem i była ukierunkowana głównie na zaspokojenie popytu turystycznego. Faktycznie rynek zapewniał tylko jedno stabilne ([188]) połączenie na warunkach rynkowych przez cały rok (z Ischii o godz. 8:30, obsługiwane przez przedsiębiorstwo SNAV). Jak wspomniano (motywy 254 i 255), na trasach Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Neapol żaden operator nie zapewniał codziennych rejsów (usług przewozów pasażerskich albo usług mieszanych) przez cały rok na warunkach rynkowych ([189]), a usługi objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie zapewniały połączeń pasażerskich z Procidy po południu (w godz. 14:30–17:50). Z tego powodu Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

([186]) Z Neapolu przedsiębiorstwo Caremar musiało zapewniać rejsy o godz. 8:40, 11:45, 13:10, 18:15; podczas gdy przedsiębiorstwo SNAV musiało zapewniać rejsy o godz. 8:25, 16:20 i 19:00. Z Ischii przedsiębiorstwo Caremar musiało zapewniać rejsy o godz. 6:45, 10:15, 13:00, 14:30 i 16:25; podczas gdy przedsiębiorstwo SNAV musiało zapewniać rejsy o godz. 7:10, 9:45, 13:50, 17:40.

([187]) Przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało rejsy z Ischii o godz. 2:30 i 18:55 oraz z Pozzuoli o godz. 4:10 i 20:30; natomiast przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejsy z Ischii o godz. 7:20 (tylko latem), 8:35, 11:30 i 17:30 oraz z Pozzuoli o godz. 9:00 (tylko latem), 10:15, 14:00 i 18:55.

([188]) Usługi mieszane świadczone na warunkach rynkowych przez przedsiębiorstwa żeglugowe Ippocampo, Rumore i Capitan Morgan były zbyt nieliczne i niestabilne, aby zaspokoić potrzeby lokalnej ludności w zakresie połączeń. Jak wspomniały Włochy (motyw 185 lit. f)), nie tylko operatorzy ci korzystali z rodzaju statków, które mogły być eksploatowane wyłącznie w dobrych warunkach pogodowych, ale również mieli ofertę skoncentrowaną głównie na okresie letnim i nie zawsze codziennie. W odniesieniu do trasy Ischia/Procida Komisja zauważa, że konkurenci przedsiębiorstwa Caremar prowadzili działalność głównie w sezonie letnim i nie zawsze codziennie. Tylko przedsiębiorstwo Rumore świadczyło codzienną usługę mieszaną przez cały rok na warunkach rynkowych (z Ischii o godz. 10:40).

([189]) Wszystkie usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar na tych trasach przez cały rok podlegały obowiązkowi świadczenia usług publicznych. Na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli przedsiębiorstwo Medmar świadczyło cztery codzienne usługi mieszane przez cały rok, z których wszystkie były objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych. Na trasie Ischia/Procida/Neapol przedsiębiorstwo Medmar musiało świadczyć jedną codzienną usługę mieszaną przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, a przedsiębiorstwo SNAV siedem codziennych usług przewozów pasażerskich prze cały rok, z których wszystkie były objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych.

(257) Jeżeli chodzi o trasę **Procida/Pozzuoli**, Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć dwie codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu na tej trasie przez cały rok, oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/Pozzuoli, podczas gdy konkurenci przedsiębiorstwa Caremar (Gestour, Ippocampo i Procida Lines) świadczyli na tej trasie jedynie usługi mieszane z wykorzystaniem promu. Usługi te były znacznie wolniejsze niż usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar (50 minut podróży promem w stosunku do 15 minut podróży wodolotem), a zatem nie były one zamienne. W każdym razie, niezależnie od stopnia substytucyjności usług przewozów pasażerskich i usług mieszanych, Komisja zauważa, że usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar przez cały rok – tylko Gestour i Procida Lines ([190]) posiadały zezwolenie na świadczenie usług przez cały rok – były świadczone w innych godzinach w ciągu dnia niż usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar ([191]) i nie uwzględniały przedziału czasowego ważnego dla osób codziennie dojeżdżających do pracy (w godz. 7:00–9:00 z Procidy oraz w godz. 9:00–10:00 z Pozzuoli). Z tego powodu Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia usług przewozu osób na tej trasie.

(258) Jeżeli chodzi o trasę **Procida/Neapol**, Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Caremar musiało świadczyć cztery codzienne usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu na trasie przez cały rok oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/Neapol, podczas gdy przedsiębiorstwa Medmar i SNAV zapewniały, odpowiednio, tylko jeden rejs dziennie oprócz usług świadczonych na trasie Ischia/Procida/Neapol (Medmar z Neapolu o godz. 00:20 i SNAV z Neapolu o godzinie 12:30), obydwa w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych i w godzinach w ciągu dnia innych niż przedsiębiorstwo Caremar ([192]). Ponadto, nawet biorąc pod uwagę usługi świadczone przez przedsiębiorstwa SNAV i Medmar na trasie Ischia/Procida/Neapol, żadne przedsiębiorstwo żeglugowe nie świadczyło usług przewozów pasażerskich na tej trasie na warunkach rynkowych przez cały rok, a usługi przewozów pasażerskich przedsiębiorstw Medmar i SNAV w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych nie obejmowały pewnych przedziałów czasowych w ciągu dnia istotnych dla zapewnienia połączeń dla osób dojeżdżających codziennie do pracy (w godz. 6:00–7:00 i 8:00–10:00 z Procidy; oraz w godz. 7:00–8:00 i 17:00–18:00 z Neapolu). Z tego powodu Włochy nie popełniły oczywistego błędu w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia usług przewozu osób na tej trasie.

(259) W związku z powyższym Komisja uważa, że obowiązek świadczenia usług publicznych określony w nowym zamówieniu publicznym na usługi udzielonym przedsiębiorstwu Caremar w odniesieniu do obsługi ośmiu wyżej wymienionych tras jest uzasadniony faktycznym zapotrzebowaniem publicznym na zapewnienie ciągłości terytorialnej. W momencie powierzenia nowego zamówienia publicznego na usługi same mechanizmy rynkowe (nawet w przypadku nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych) były niewystarczające, aby zaspokoić określone przez Włochy potrzeby w zakresie usług publicznych pod względem częstotliwości, ciągłości i regularności.

(260) Wniosek ten odnosi się również do pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, z którego korzysta przedsiębiorstwo Caremar podczas świadczenia usług w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi. Jak wspomniano powyżej, Włochy potwierdziły, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma zastosowanie wyłącznie do usług świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych i że ma charakter pomocniczy w stosunku do tych usług z korzyścią dla ich dostawcy ([193]). Zgodnie z art. 19-*ter* ust. 21 ustawy 166/2009 wyraźnie określono, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest niezbędne do zagwarantowania ciągłości terytorialnej z wyspami oraz do celów wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych (zob. motyw 99). W przypadku braku pierwszeństwa przybijania do nabrzeża przedsiębiorstwo Caremar może być zmuszone do odczekiwania na swoją kolej przed zadokowaniem i tym samym ponosić opóźnienia, co byłoby sprzeczne z celem zapewnienia niezawodnej i dogodnej łączności na rzecz obywateli. Regularny rozkład połączeń jest istotnie niezbędny, aby zaspokoić potrzeby mieszkańców wysp w zakresie mobilności i przyczynić się do rozwoju gospodarczego odnośnych wysp. Ponadto ponieważ w nowym zamówieniu publicznym na usługi przewidziano szczególne zobowiązania w zakresie harmonogramu rozpoczęcia obsługi tras objętych usługą publiczną, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża gwarantuje przydzielanie przez porty miejsc i czasu postoju w taki sposób, aby umożliwić operatorowi świadczącemu usługi publiczne wywiązanie się z obowiązków w tym zakresie. W tym kontekście Komisja uważa, że środek ten przyznano, aby umożliwić przedsiębiorstwu Caremar wywiązanie się z obowiązków świadczenia usług publicznych, które stanowią faktyczne UOIG (zob. motyw 267).

([190]) Według Włoch przedsiębiorstwo Procida Lines nie świadczyło jednak tej usługi w latach 2012–2015.

([191]) Z Procidy przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejs przez cały rok o godz. 8:10, podczas gdy przedsiębiorstwo Gestour obsługiwało rejsy przez cały rok o godz. 6:50, 9:30, 11:20 i 18:55 (a przedsiębiorstwo Procida Lines miało obsługiwać rejsy o godz. 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15). Z Pozzuoli przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejs o godz. 8:50, podczas gdy przedsiębiorstwo Gestour obsługiwało rejsy przez cały rok o godz. 6:50, 9:30, 11:20 i 18:55 (a przedsiębiorstwo Procida Lines miało obsługiwać rejsy o godz. 5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 i 20:00).

([192]) Z Procidy przedsiębiorstwo Caremar świadczyło codzienne usługi przewozów pasażerskich o godz. 6:35 i 9:20; oraz z Neapolu przedsiębiorstwo Caremar świadczyło codzienne usługi przewozów pasażerskich o godz. 7:30 i 17:45.

([193]) Na przykład w przypadku przedsiębiorstwa Laziomar, gdy usługi transportu morskiego na trzech trasach w archipelagu Wysp Ponckjańskich przeniesiono z przedsiębiorstwa Caremar do Laziomar, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża związane z portami obsługiwanymi w ramach tych tras automatycznie przeniesiono na przedsiębiorstwo Laziomar.

Najmniej szkodliwe podejście

(261) Włochy postanowiły udzielić zamówienia publicznego na usługi jednemu operatorowi (Caremar), mimo że kilku operatorów, jak pokazano w tabeli 10, obsługiwało również niektóre trasy objęte obowiązkiem świadczenia usług publicznych bez rekompensaty.

(262) Komisja uważa, że system obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty, który obowiązywał jedynie do 2017 r. w Zatoce Neapolitańskiej ([194]), nie był w żaden sposób porównywalny z obowiązkiem świadczenia usług publicznych nałożonym na przedsiębiorstwo Caremar w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi z następujących powodów.

(263) Po pierwsze, obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na konkurentów przedsiębiorstwa Caremar różnił się od obowiązków objętych nowym zamówieniem publicznym na usługi, ponieważ dotyczył jedynie częstotliwości, regularności, rodzajów wykorzystywanych statków (tj. wyłącznie do przewozu pasażerów lub pasażerów, pojazdów i towarów) oraz maksymalnych taryf, podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar podlegało również obowiązkom w zakresie punktualności, jakości i zdolności przewozowej wykorzystywanego statku (zob. motyw 183).

(264) Po drugie, obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie podlegał karom zapewniającym świadczenie usługi zgodnie z obowiązkiem świadczenia usług publicznych; natomiast w nowym zamówieniu publicznym na usługi określono wyraźny system kar w przypadku niewywiązywania się z obowiązków świadczenia usług publicznych (zob. motywy 90 i 91). Na podstawie informacji przekazanych przez Włochy (zob. motyw 183) Komisja przyznaje, że popyt wśród użytkowników nie mógł zostać zaspokojony poprzez nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty, ponieważ konkurenci przedsiębiorstwa Caremar wielokrotnie nie wywiązywali się z obowiązku świadczenia usług publicznych ([195]) lub nie świadczyli usług w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, ponieważ byli uprawnieni do wycofania się z tego obowiązku z zastrzeżeniem 45-dniowego okresu wypowiedzenia, mogli zwrócić się o zawieszenie świadczenia usługi lub po prostu odmówić dalszego wywiązywania się z obowiązku świadczenia usług publicznych ([196]).

(265) Wreszcie, nawet w przypadku jego wykonania, sam obowiązek świadczenia usług publicznych bez rekompensaty nie byłby wystarczający do pełnego zaspokojenia zapotrzebowania na usługę publiczną określonego przez Włochy – tj. zapewnienia ciągłości terytorialnej między częścią kontynentalną a wyspami w drodze zaspokojenia potrzeb transportowych lokalnej ludności (głównie potrzeb w zakresie pracy i edukacji) przez regularne i niezawodne usługi transportu morskiego (zob. motywy 199 i 242) – ponieważ nie obejmował przedziałów czasowych w ciągu dnia ważnych dla osób codziennie dojeżdżających do pracy.

(266) Ponadto Komisja przyjmuje do wiadomości argument Włoch, zgodnie z którym wybór zamówienia publicznego na usługi również był konieczny w świetle prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar. Ściślej rzecz biorąc, Włochy twierdzą, że ogłaszanie przetargu na aktywa przedsiębiorstwa Caremar w pakiecie z nowym zamówieniem publicznym na usługi umożliwiło zapewnienie ciągłości świadczenia usługi publicznej transportu morskiego oraz maksymalizację wartości dla państwa. Z tego powodu Komisja zgodziła się (zob. motyw 105), aby Włochy ogłosiły przetarg na przedsiębiorstwo Caremar w pakiecie z nowym zamówieniem publicznym na usługi. Tym samym Komisja zgodziła się również z wnioskiem, co podtrzymuje w niniejszej decyzji, że Włochy nie mogły polegać na obowiązkach świadczenia usług publicznych bez rekompensaty, które mają zastosowanie do wszystkich operatorów, ale raczej zawarłyby zamówienie publiczne na usługi wyłącznie z przedsiębiorstwem Caremar.

Podsumowanie

(267) Na podstawie powyższej oceny Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu przy określaniu usług powierzonych przedsiębiorstwu Caremar jako UOIG na trasach wskazanych w tabeli 10. Obawy wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. i decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. zostały zatem rozwiane.

([194]) System obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty pozostawał w mocy do dnia 9 stycznia 2017 r. Od dnia 10 stycznia 2017 r. przedsiębiorstwo Caremar było jedynym przedsiębiorstwem żeglugowym podlegającym obowiązkowi świadczenia usług publicznych w Zatoce Neapolitańskiej.

([195]) Zob. przypis 126.

([196]) Zob. przypis 125.

(268) Aby stwierdzić, że spełniono kryterium Altmark 1, Komisja musi jeszcze sprawdzić, czy przedsiębiorstwu Caremar powierzono obowiązek świadczenia usług publicznych, który został jasno określony, oraz czy spełniono wymogi rozporządzenia (EWG) nr 3577/92. W odniesieniu do pierwszego punktu Komisja zauważa, że obowiązek świadczenia usług publicznych wyraźnie opisano w nowym zamówieniu publicznym na usługi i w załącznikach do niego, które obejmują na przykład specyfikacje statków dla każdej trasy (zob. motywy 83–91). Podobnie przepisy regulujące rekompensatę określono szczegółowo w nowym zamówieniu publicznym na usługi, ustawie 166/2009 i uchwale 111/2007 (zob. motywy 92–96). Nowe zamówienie publiczne na usługi ma również jasny okres obowiązywania (dziewięć lat), określono w nim przedsiębiorstwo Caremar jako operatora usługi publicznej i zawiera ono ustalenia dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty i jej zwrotu (zob. również motyw 94). W odniesieniu do drugiego punktu Komisja zauważa, że nowe zamówienie publiczne na usługi zostało ogłoszone w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do wszystkich armatorów unijnych, zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 (zob. motywy 69 i 70). Komisja uważa zatem, że spełniono pierwsze kryterium *Altmark*.

(269) Ponieważ pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest środkiem pomocniczym w stosunku do usług objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych określonych w nowym zamówieniu publicznym na usługi, pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest również zgodne z pierwszym kryterium Altmark.

9.1.2.2. Drugie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

(270) Komisja przypomina, że w decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. (zob. motyw 205 decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r.) przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym drugie kryterium Altmark zostało spełnione.

(271) W tym kontekście Komisja zauważa, że zgodnie z drugim kryterium *Altmark* parametry będące podstawą obliczenia rekompensaty ustalono z wyprzedzeniem i że są one zgodne z wymogami w zakresie przejrzystości. Ściślej rzecz biorąc, parametry, na podstawie których obliczono rekompensatę, wyjaśniono szczegółowo w uchwale 111/2007 i zastosowano w nowym zamówieniu publicznym na usługi (zob. motyw (93)). Metodę obliczania rekompensaty, w tym na przykład elementy kosztów, które należy uwzględnić, oraz stopę zwrotu z kapitału, opisano szczegółowo w uchwale 111/2007 (zob. motyw 93). Ponieważ pierwszeństwo przybijania do nabrzeża nie wiąże się z rekompensatą finansową na rzecz przedsiębiorstwa Caremar, Komisja uważa, że środek ten jest zgodny z drugim kryterium *Altmark*.

(272) W związku z tym Komisja stwierdza, że drugie kryterium *Altmark* zostało spełnione.

9.1.2.3. Trzecie kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

(273) Zgodnie z trzecim kryterium *Altmark* rekompensata otrzymana z tytułu wykonywania UOIG nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz racjonalnego zysku osiągniętego z tytułu wypełniania tych obowiązków.

(274) Zgodnie z art. 16 nowego zamówienia publicznego na usługi rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych określa się ilościowo na podstawie metody ustanowionej w uchwale 111/2007 ([197]), zgodnie z którą rekompensata nie powinna przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w celu wypełnienia obowiązku świadczenia usług publicznych (równowaga ekonomiczno-finansowa), w tym rozsądnego zysku. Jak wspomniano powyżej (zob. motywy 55–66), zgodnie z uchwałą 111/2007 zakres usług, maksymalne taryfy ustanowione w zamówieniu publicznym na usługi oraz faktycznie przyznana rekompensata muszą być określone w taki sposób, aby zapewnić usługodawcy pokrycie kosztów związanych ze świadczeniem UOIG, z uwzględnieniem pozostałych przychodów i rozsądnego zysku.

(275) W wyroku w sprawie *Altmark* nie podano jednak precyzyjne definicji rozsądnego zysku. Zgodnie z komunikatem w sprawie UOIG rozsądny zysk należy rozumieć jako stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo rozważające, czy podjąć się wykonywania danej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym w całym okresie powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Poziom ryzyka zależy od odnośnego sektora, rodzaju usługi i charakterystyki mechanizmu rekompensaty.

([197]) Art. 16 ust. 1 nowego zamówienia publicznego na usługi.

(276) W decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja wyraziła wątpliwości odnośnie do proporcjonalności rekompensaty wypłaconej przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Caremar. W szczególności w odniesieniu do rekompensaty wypłaconej od 2010 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, zgodnie z którym stała premia z tytułu ryzyka na poziomie 6,5 % nie odzwierciedlała odpowiedniego poziomu ryzyka, ponieważ na pierwszy rzut oka wydawało się, że przedsiębiorstwo Caremar nie podjęło ryzyka zwykle ponoszonego przy świadczeniu takich usług. Ściślej rzecz biorąc, elementy kosztów do celów obliczenia rekompensaty obejmują wszystkie koszty związane ze świadczeniem usługi, a także zmiany np. cen paliw. W rezultacie Komisja uznała na tym etapie, że przedsiębiorstwo Caremar mogło otrzymać nadwyżkę rekompensaty.

(277) Komisja zauważa, że niektóre aspekty metody rekompensaty określonej w nowym zamówieniu publicznym na usługi istotnie wydają się zmniejszać ryzyko handlowe ponoszone przez przedsiębiorstwo Caremar. Komisja odnosi się w szczególności do następujących przepisów:

— Zgodnie z art. 13 nowego zamówienia publicznego na usługi przedsiębiorstwo Caremar może co roku zwrócić się do regionu Kampanii o dostosowanie taryf dla użytkowników do inflacji, mimo że region Kampanii może podjąć decyzję o nieprzyznaniu wnioskowanego dostosowania lub o zawieszeniu już przyznanego dostosowania (zob. motyw 89).

— Art. 17 nowego zamówienia publicznego na usługi ma na celu utrzymanie równowagi ekonomiczno-finansowej usługi publicznej. W szczególności w przypadku gdy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych była niewystarczająca do pokrycia kosztów usług powierzonych na mocy nowego zamówienia publicznego na usługi, art. 17 umożliwia dokonanie przeglądu systemu taryf, zakresu oferowanych usług publicznych lub aktywów morskich przedsiębiorstwa Caremar. Zgodnie z art. 17 zamówienia co trzy lata strony weryfikują swoje warunki równowagi ekonomiczno-finansowej zgodnie z kryteriami określonymi w uchwale 111/2007 oraz zasadami ustanowionymi w zamówieniu. W tym celu przedsiębiorstwo Caremar przesyła do dnia 30 czerwca trzeciego roku każdego okresu regulacyjnego zaktualizowane sprawozdanie zawierające wyniki finansowe danego okresu.

(278) Chociaż wydaje się, że te zabezpieczenia zmniejszają ryzyko handlowe ponoszone przez przedsiębiorstwo Caremar, Komisja uważa, że przedsiębiorstwo pozostaje częściowo narażone na ryzyko, że rekompensata może nie być wystarczająca do pokrycia kosztów świadczenia usługi. Faktycznie, jak wspomniano powyżej (motyw 93), równowaga ekonomiczno-finansowa usługi jest weryfikowana jedynie co trzy lata, a mechanizm przywrócenia równowagi może zostać uruchomiony jedynie w przypadku niedostatecznej rekompensaty przekraczającej 5 % całkowitej rekompensaty. Jeśli w przeglądzie tym zostanie wykazane, że rekompensata nie jest wystarczająca do pokrycia kosztu usługi publicznej, przedsiębiorstwo Caremar i Włochy mogą jedynie zgodzić się na dokonanie zmian w odniesieniu do kolejnego trzyletniego okresu. Na podstawie art. 17 ewentualne takie zmiany wprowadza się w wyniku procedury negocjacyjnej i do chwili osiągnięcia porozumienia przedsiębiorstwo Caremar musi w dalszym ciągu świadczyć usługę publiczną bez zmian. W rezultacie przedsiębiorstwo Caremar pozostaje częściowo narażone na ryzyko, że rekompensata nie będzie wystarczająca do pokrycia kosztów świadczenia usługi. Chociaż art. 17 nowego zamówienia publicznego na usługi można wykorzystać do przywrócenia równowagi ekonomiczno-finansowej, dotyczy to wyłącznie przyszłości i nie ma możliwości zastosowania korekty niedostatecznej rekompensaty z mocą wsteczną.

(279) Jeżeli chodzi o rozsądny zysk dozwolony w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi, jak wskazano w motywie 60, uchwała 111/2007 przewiduje, że do określenia zwrotu z kapitału przy użyciu wzoru służącego do obliczenia wartości WACC zostanie zastosowana premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %.

(280) Włochy podkreślają, że premię z tytułu ryzyka ustalono na podstawie analiz makroekonomicznych, które przypisują średnią premię z tytułu ryzyka państwu lub obszarowi odniesienia dla danego sektora. W analizach tych stwierdzono, że średnia premia z tytułu ryzyka dla Włoch wynosiła 6,4 %. Premia ta jest zatem w pełni zgodna z premią z tytułu ryzyka w wysokości 4 % określoną w uchwale 111/2007, przy wzroście o 2,5 % w przypadku usług niewyłącznych (premia z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %). Stopa 6,5 % (brutto) była stosowana do lipca 2015 r., natomiast następnie w przypadku nowego zamówienia publicznego na usługi stopa uwzględniana do celów rekompensaty została ustalona na poziomie 10,55 %. Włochy twierdzą, że stopa ta jest wyższa niż w poprzednich zamówieniach – w których ustalono stopę na poziomie 6,5 % – z powodu wysokiego ryzyka związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej, na które przedsiębiorstwo Caremar jest narażone ze względu na prawdopodobną niedostateczną rekompensatę (zob. motyw 198).

(281) W tym względzie Komisja zauważa, że nowe zamówienie publiczne na usługi nie zawiera żadnej klauzuli umożliwiającej dostosowanie rekompensaty w przypadku odchyleń umownych, innej niż przepis mający na celu zmianę zakresu usług publicznych lub systemu taryf. W związku z tym w przypadku wzrostu cen paliwa lub znacznego ograniczenia ruchu pasażerskiego przedsiębiorstwo Caremar jest narażone na ryzyko wzrostu kosztów lub zmniejszenia przychodów, a następnie niedostatecznej rekompensaty. Jak wskazano w motywie 278, zamówienie publiczne na usługi, w przypadku takiej niedostatecznej rekompensaty, przewiduje środki zaradcze, które mają wpływ wyłącznie na przyszłe świadczenie usługi publicznej, podczas gdy już poniesione straty nie mogą zostać pokryte z mocą wsteczną. Ponadto te umowne środki zaradcze mają zastosowanie jedynie w przypadku niedostatecznej rekompensaty w wysokości ponad 5 % całkowitej rekompensaty (zob. motyw 277), podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar ponosi ryzyko otrzymania wszelkich niedostatecznych rekompensat równych lub niższych niż 5 %, co w oczywisty sposób odpowiada znacznej kwocie w skali roku. Sprawia to, że świadczenie usługi jest szczególnie ryzykowne, ponieważ przedsiębiorstwo nie może z mocą wsteczną zrównoważyć tej niedostatecznej rekompensaty w drodze podwyższenia taryf (które można dostosować jedynie w przyszłości), ograniczenia zakresu oferowanych usług publicznych lub aktywów materialnych spółki na świadczenie usług.

(282) Komisja zauważa również, że powyższy mechanizm naraża przedsiębiorstwo Caremar na ryzyko niedostatecznej rekompensaty, które jest wyższe niż ryzyko ponoszone przez inne przedsiębiorstwa żeglugowe na rynku w tym samym okresie, w przypadku którego za uzasadnioną uznano premię z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %. Na przykład w odniesieniu do przedsiębiorstw Compagnia Italiana di Navigazione, tj. nabywcy przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione, i Società Navigazione Siciliana, tj. nabywcy przedsiębiorstwa Siremar, Komisja uznała za uzasadnioną premię z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % w ramach zamówienia publicznego na usługi udzielonego przez właściwe władze włoskie odpowiednio w 2012 r. i 2016 r. przedsiębiorstwom Compagnia Italiana di Navigazione i Società Navigazione Siciliana, biorąc pod uwagę fakt, że przedsiębiorstwa żeglugowe mogą wystąpić o weryfikację równowagi ekonomiczno-finansowej zamówienia już w przypadku niedostatecznej rekompensaty w wysokości ponad 3 % całkowitej rekompensaty ([198]). Racjonalnie rzecz biorąc, im wyższa jest kwota niedostatecznej rekompensaty, jaką ponosi operator, tym wyższa premia z tytułu ryzyka, jaką można byłoby dopuścić.

(283) Oprócz powyższego, aby ustalić, czy zwrot z zainwestowanego kapitału w wysokości 10,55 % w przypadku przedsiębiorstwa Caremar jest rozsądny, Komisja obliczyła ([199]) wartość WACC dla zachodnioeuropejskich przedsiębiorstw działających w sektorze stoczniowym i morskim ([200]), uwzględniając ryzyko dla Włoch, za rok 2014 (tj. rok poprzedzający podpisanie przez przedsiębiorstwo Caremar nowego zamówienia publicznego na usługi). Ponieważ zarówno stopa wolna od ryzyka (dla której przybliżoną miarą są 10-letnie obligacje skarbowe Niemiec), jak i premia z tytułu ryzyka kraju dla Włoch (dla której przybliżoną miarą jest rating kraju Moody's albo która jest oparta na spreadach swapów ryzyka kredytowego) zmieniają się w ciągu roku, ustalono zakres, w jakim wartość WACC wahała się w 2014 r. W tym roku wartość WACC dla przedsiębiorstw z tego sektora wynosiła od 10,39 % do 11,84 %. Oznacza to, że przedsiębiorstwo działające w sektorze stoczniowym i morskim, takie jak Caremar, musiałoby w 2014 r. wygenerować zwrot wielkości mieszczącej się w tym przedziale, aby pokryć koszty finansowania zarówno dłużnego, jak i kapitałowego. W tym kontekście i biorąc pod uwagę ryzyko, na które przedsiębiorstwo Caremar jest narażone z perspektywy *ex ante* (zob. motyw 281 powyżej), zwrot z zainwestowanego kapitału w wysokości 10,55 % w przypadku przedsiębiorstwa Caremar, które zostało wybrane w drodze otwartej i konkurencyjnej procedury przetargowej, był zgodny z ryzykiem, jakie ponosi ono w związku ze świadczeniem usług publicznych w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi. W związku z tym Komisja uważa, że w latach poprzedzających powierzenie usług przedsiębiorstwu Caremar zwrot z kapitału w wysokości 10,55 % z perspektywy *ex ante* był zgodny z ryzykiem, jakie ponosiło przy świadczeniu usług publicznych w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi.

([198]) W odniesieniu do Compagnia Italiana di Navigazione, zob. decyzja Komisji (UE) 2020/1412 z dnia 2 marca 2020 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) wdrożonych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstwa Tirrenia di Navigazione i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Compagnia Italiana di Navigazione (Dz.U. L 332 z 12.10.2020, s. 45), motywy 244 i 361. W odniesieniu do Società Navigazione Siciliana, zob. decyzja Komisji (UE) 2022/448 z dnia 17 czerwca 2021 r. w sprawie środków SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) wdrożonych przez Włochy na rzecz przedsiębiorstwa Siremar i jego nabywcy, przedsiębiorstwa Società Navigazione Siciliana (Dz.U. L 97 z 24.3.2022, s. 1), motyw 362.

([199]) Do obliczenia WACC Komisja wykorzystała zbiory danych opublikowane na stronie internetowej Aswatha Damodarana (profesor finansów w Stern School of Business na Uniwersytecie w Nowym Jorku) i uzyskała dane historyczne dotyczące niemieckich obligacji skarbowych ze strony www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) WACC oblicza się na podstawie danych dotyczących spółek giełdowych. W tym przypadku próba składa się z 62 europejskich przedsiębiorstw prowadzących działalność w przemyśle stoczniowym lub sektorze morskim, które są notowane na giełdzie. Próba ta jest najbardziej przybliżona do sektora, w którym działa przedsiębiorstwo Caremar (które nie jest notowane na giełdzie), a mianowicie morskiego transportu pasażerów, pojazdów i towarów. Inwestor prywatny zastosowałby podobną grupę porównawczą w celu określenia zysku, jakiego oczekuje od przedsiębiorstwa Caremar.

(284) Podsumowując, z perspektywy *ex post* Komisja zauważa, że rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Caremar w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi jest ograniczona do 10 778 897 EUR rocznie, niezależnie od wysokości rozsądnego zysku, do którego przedsiębiorstwo Caremar jest uprawnione (zob. motyw 92). Zgodnie z pkt 47 zasad ramowych UOIG z 2011 r. Komisja ocenia, czy wystąpiła nadwyżka rekompensaty w całym okresie trwania zamówienia. Jak przedstawiono w tabeli 11, na podstawie informacji przekazanych przez Włochy, dane liczbowe za lata 2015–2021 wskazują, że faktyczna rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych otrzymana przez przedsiębiorstwo Caremar w niektórych latach przekraczała kwalifikowalną kwotę rekompensaty w tych latach (z wyjątkiem kwot za lata 2015, 2020 i 2021, które były niewystarczające do pokrycia kosztów netto usługi, co skutkowało niedostateczną rekompensatą za te lata). Jak wspomniano w motywie 96, cała nadwyżka rekompensaty została wykryta przez region Kampanii i zwrócona przez przedsiębiorstwo Caremar zgodnie z art. 18 nowego zamówienia publicznego na usługi.

Tabela 11

Koszt netto świadczenia usługi publicznej przez przedsiębiorstwo Caremar w latach 2015–2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Suma całkowita
Przychody ogółem	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000–30 000 000]	[20 000 000–30 000 000]	182 741 669
- Koszty ogółem	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000–40 000 000]	[30 000 000–40 000 000]	228 957 910
- Amortyzacja	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000 – 2 000 000]	[1 000 000 – 2 000 000]	11 380 741
= Koszt netto świadczenia usług publicznych	- 7 012 000	- 9 417 000	- 9 734 000	- 5 149 425	- 5 439 011	-[11 000 000–12 000 000]	-[9 000 000–10 000 000]	- 57 596 982
+ Zwrot z kapitału (10,5 %)	- 202 000	- 775 000	- 645 000	- 751 680	- 697 858	-[700 000–800 000]	-[600 000–700 000]	- 4 479 446
= Kwalifikowalność do rekompensaty	- 7 214 000	- 10 192 000	- 10 379 000	- 5 901 105	- 6 136 869	-[10 000 000–20 000 000]	-[10 000 000–20 000 000]	- 62 076 428
+ Faktyczna rekompensata	4 961 000€	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000–20 000 000]	[8 000 000 – 9 000 000]	64 301 641
= Nadwyżka/ niedostatek rekompensaty	- 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	-[1 000 000 – 2 000 000]	-[1 000 000 – 2 000 000]	2 225 213

(285) Mechanizm weryfikacji przewidziany w art. 17 nowego zamówienia publicznego na usługi w celu zapewnienia równowagi ekonomiczno-finansowej usługi dotyczy nie tylko przypadków niedostatecznej rekompensaty, ale również nadwyżki rekompensaty (zob. motyw 94). W przypadku nadwyżki rekompensaty region Kampanii aktualizuje rekompensatę wypłaconą w następnym okresie regulacyjnym. Art. 18 nowego zamówienia publicznego na usługi przewiduje odzyskanie nadwyżki rekompensaty za odpowiedni okres regulacyjny w terminie 30 dni od złożenia odpowiedniego wniosku.

(286) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Włochy z łącznej kwoty nadwyżki rekompensaty określonej w tabeli 11 odzyskano już kwotę 2 224 868 EUR za cały okres 2015–2021 (zob. motyw 96). W szczególności w ramach procedury weryfikacji, opartej na danych liczbowych objętych audytem za lata 2015, 2016 i 2017 oraz wstępnych danych liczbowych za 2018 r., stwierdzono, co następuje:

— za 2015 r. – 2 253 000 EUR (niedostateczna rekompensata);

— za 2016 r. – 586 000 EUR (nadwyżka rekompensaty);

— za 2017 r. – 399 429 EUR (nadwyżka rekompensaty);

— za 2018 r. – 2 103 400 EUR (nadwyżka rekompensaty).

(287) Powyższa weryfikacja doprowadziła do łącznej nadwyżki rekompensaty w wysokości 835 058 EUR w latach 2015–2018, którą odzyskał region Kampanii (zob. motyw 96).

(288) Ponadto w odniesieniu do lat 2018–2021 w ramach procedury weryfikacji, opartej na danych liczbowych poddanych audytowi za lata 2018, 2019 i 2020 oraz na wstępnych danych liczbowych za 2021 r., stwierdzono, co następuje:

— za 2018 r. – 4 462 201 EUR (nadwyżka rekompensaty);

— za 2019 r. – 2 325 420 EUR (nadwyżka rekompensaty);

— za 2020 r. – 1 676 056 EUR (niedostateczna rekompensata);

— za 2021 r. – 1 618 352 EUR (niedostateczna rekompensata).

(289) Powyższa weryfikacja doprowadziła do pozostałej nadwyżki rekompensaty w wysokości 1 389 811 EUR w latach 2018–2021, która została zwrócona regionowi Kampanii (zob. motyw 96) ([201]).

(290) Komisja uważa, że środki te są wystarczające do uniknięcia i wykrycia ewentualnej nadwyżki rekompensaty.

(291) Z powyższych powodów, biorąc pod uwagę, że zwrot z kapitału, którego przedsiębiorstwo Caremar mogło oczekiwać z perspektywy *ex ante*, był zgodny z ryzykiem, jakie ponosiło przy świadczeniu usług publicznych w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi oraz że nowe zamówienie publiczne na usługi obejmuje mechanizm wycofania zapewniający brak nadwyżki rekompensaty, Komisja stwierdza, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Caremar nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem obowiązku świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem związanych z tym przychodów i rozsądnego zysku.

(292) W odniesieniu do pierwszeństwa przybijania do nabrzeża i wszelkiej możliwej nadwyżki rekompensaty, która może z niego wynikać, Komisja zauważa, że w zakresie, w jakim środek ten ograniczałby koszty operacyjne lub zwiększał przychody operatora usługi publicznej, skutki te byłyby w pełni odzwierciedlone w wewnętrznych księgach rachunkowych operatora odpowiednimi niższymi kosztami operacyjnymi lub wyższymi przychodami. Analiza przeprowadzona przez Komisję potwierdziła, że w latach 2015–2021 przedsiębiorstwo Caremar nie zachowało żadnej nadwyżki rekompensaty (zob. motyw 281) oraz że wprowadzono odpowiedni mechanizm wycofania, aby zapewnić brak (lub odzyskanie) jakiejkolwiek nadwyżki rekompensaty również w latach 2022–2024 (motyw 290).

([201]) Sprawozdania finansowe przedsiębiorstwa Caremar za 2018 r., w oparciu o informacje dostarczone przez Włochy, wykazały nadwyżkę rekompensaty w wysokości 4 462 201 EUR. Biorąc pod uwagę, że w trakcie pierwszej weryfikacji za lata 2015–2018 kwota 2 103 400 EUR została już zwrócona regionowi Kampanii za 2018 r. (w kontekście salda wynoszącego 835 058 EUR), różnicę obliczono na 2 358 801 EUR, co wraz z wynikami z pozostałych lat (2019, 2020 i 2021) skutkowało nadwyżką rekompensaty w wysokości 1 389 911 EUR, która również została zwrócona regionowi Kampanii. Włochy stwierdziły ponadto, że dane finansowe za 2021 r. są nadal tymczasowe i zostaną zweryfikowane przez region Kampanii zgodnie z art. 17 zamówienia publicznego na usługi w kontekście ostatniego okresu regulacyjnego (2022–2024).

(293) Wątpliwości Komisji dotyczące zgodności rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznanej przedsiębiorstwu Caremar, w tym pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, z trzecim warunkiem określonym w wyroku w sprawie Altmark, zostały zatem rozwiane. Wniosku tego nie podważa fakt, że w 2015 r. region Kampanii przyznał przedsiębiorstwu Caremar kwotę 2 155 008 EUR w celu przywrócenia sytuacji finansowej przedsiębiorstwa Caremar do poziomu, który istniał w momencie złożenia oferty przejęcia przedsiębiorstwa Caremar (motywy 77 i 79). To przeniesienie zasobów było warunkiem nabycia przedsiębiorstwa Caremar przez wybranego oferenta i było ściśle ograniczone do pokrycia spadku wartości zarejestrowanego przez kapitał własny przedsiębiorstwa Caremar w okresie od końca 2013 r. do końca 2014 r. ze względu na krajowe spory sądowe, które opóźniły udzielenie zamówienia. W przypadku obniżenia wartości tego, co otrzymano, w stosunku do wartości tego, co uzyskano by na podstawie zamówienia, powszechną praktyką rynkową jest uprawnienie wierzyciela świadczenia do obniżenia ceny ([202]). Biorąc pod uwagę, że przywrócenie sytuacji finansowej przedsiębiorstwa Caremar ma ten sam skutek w postaci obniżenia ceny przedsiębiorstwa Caremar, Komisja uważa, że środek nie przyniósł żadnej korzyści przedsiębiorstwu Caremar i jego nabywcy.

9.1.2.4. Czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark

(294) Czwarte kryterium *Altmark* jest spełnione, jeżeli beneficjenta rekompensaty z tytułu świadczenia UOIG wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, które umożliwia wybranie oferenta będącego w stanie zapewnić taką usługę przy jak najmniejszym koszcie dla społeczności, lub w przeciwnym wypadku, jeżeli przedmiotową rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.

(295) Zgodnie z pkt 63 komunikatu w sprawie UOIG najprostszym sposobem wypełnienia przez organy publiczne czwartego kryterium *Altmark* jest przeprowadzenie otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury udzielenia zamówienia publicznego zgodnej z przepisami dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([203]) i dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([204]).

(296) Komisja zauważa, że w przedmiotowej sprawie postępowanie o udzielenie zamówienia rozpoczęto przed wejściem w życie dyrektywy 2014/24/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ([205]) (która ma zastosowanie do zamówień publicznych udzielanych w odniesieniu do świadczenia usług transportu morskiego) oraz dyrektywy 2014/25/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ([206]). W tym czasie nadal obowiązywały dyrektywa 2004/17/WE i dyrektywa 2004/18/WE. Dyrektywa 2004/17/WE nie ma jednak zastosowania do usług transportu morskiego, takich jak usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar. W art. 5 dyrektywy 2004/17/WE istotnie wyjaśniono, że jej zakres obejmuje jedynie usługi transportowe w obszarze transportu kolejowego, systemów automatycznych, tramwajów, trolejbusów, autobusów lub kolei linowych.

(297) Zamówienia publiczne udzielane przez instytucje zamawiające w kontekście świadczonych przez nie usług w dziedzinie transportu morskiego, przybrzeżnego lub rzecznego są natomiast objęte zakresem dyrektywy 2004/18/WE na podstawie jej motywu 20. Usługi transportu wodnego wymieniono jednak również w załączniku II B do tej dyrektywy ([207]), co oznacza, że podlegają one wyłącznie przepisom jej art. 23 i art. 35 ust. 4. Oznacza to, że zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE zamówienie publiczne na usługi transportu morskiego podlega jedynie obowiązkom dotyczącym specyfikacji technicznej (art. 23) oraz obowiązkowi opublikowania ogłoszenia o udzieleniu zamówienia (po udzieleniu zamówienia i w związku z tym na końcu, a nie na początku procedury udzielania zamówienia; zob. art. 35 ust. 4). Wszystkie pozostałe zasady określone dyrektywą 2004/18/WE – w tym przepisy dotyczące treści powiadomień, które mają zostać opublikowane, (art. 36 ust. 1) oraz przepisy dotyczące kryteriów kwalifikacji (art. 45–52) – nie mają zastosowania do zamówień publicznych na usługi transportu morskiego.

([202]) Zob. na przykład art. 9:401 (Prawo do obniżenia ceny) „Zasad europejskiego prawa umów" (zob. Lando, O. i Beale, H., „Zasady europejskiego prawa umów", części I i II, Kluwer Law International, Haga, 2000); lub art. III.–3:601 (Prawo do obniżenia ceny) projektu wspólnych ram odniesienia (zob. von Bar, C. i in., „Zasady, definicje i modelowe zasady europejskiego prawa prywatnego, projekt wspólnych ram odniesienia: wydanie internetowe, Sellier European Law Publishers, Monachium, 2009).

([203]) Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1).

([204]) Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114).

([205]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

([206]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

([207]) Na podstawie art. 21 dyrektywy 2004/18/WE.

(298) Ponadto dyrektywa 2004/18/WE w żadnym razie nie ma zastosowania do koncesji na usługi zdefiniowanych w jej art. 1 ust. 4 ([208]). Komisja zauważa, że koncesje (i zamówienia publiczne) na usługi, które mają pewne znaczenie transgraniczne, podlegają jednak ogólnym zasadom określonym w traktatach, dotyczącym przejrzystości, niedyskryminacji i równego traktowania. Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że dyrektywa 2004/18/WE może mieć zastosowanie jedynie w przypadku zamówienia publicznego, ale nie wtedy, gdy dotyczy ono koncesji na usługi. Ponadto ponieważ niniejsza sprawa dotyczy usług transportu wodnego podlegających zamówieniu publicznemu na usługi, zastosowanie miałyby tylko określone wymogi zawarte w tej dyrektywie, jak wskazano w motywie 305. W tym kontekście Komisja uważa, że nie może opierać się wyłącznie na tej zgodności z dyrektywami w sprawie zamówień publicznych w celu wykazania spełnienia czwartego kryterium *Altmark*.

(299) Z tego powodu Komisja dokonuje poniżej oceny kwestii, czy postępowanie o udzielenie zamówienia przeprowadzone przez Włochy było konkurencyjne, przejrzyste, niedyskryminujące i bezwarunkowe. Aby dokonać tej oceny, Komisja stosuje właściwe wytyczne ustanowione w jej zawiadomieniu w sprawie pojęcia pomocy państwa ([209]) (w szczególności w jego pkt 89 i nast.) oraz w komunikacie w sprawie UOIG (w szczególności w jego pkt 63 i nast.).

Konkurencyjny i przejrzysty charakter postępowania

(300) Zgodnie z pkt 90 zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa przetarg musi być konkurencyjny ([210]), aby umożliwić udział wszystkim zainteresowanym i kwalifikującym się oferentom. Ponadto zgodnie z pkt 91 tego zawiadomienia procedura musi być przejrzysta, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym oferentom równy i należyty dostęp do informacji na każdym etapie procedury przetargowej. W punkcie tym podkreślono również, że dostępność informacji, wystarczająco dużo czasu dla zainteresowanych oferentów oraz jasność kryteriów wyboru i udzielenia zamówienia stanowią kluczowe elementy przejrzystej procedury wyboru, oraz wskazano, że przetarg musi być odpowiednio upubliczniony, tak aby wszyscy potencjalni oferenci mogli się o nim dowiedzieć.

(301) W niniejszej sprawie zaproszenie do wyrażenia zainteresowania zostało opublikowane w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, w *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, a także na stronie internetowej regionu Kampanii (zob. motyw 68). Zaproszono w nim wszystkie podmioty, które mogłyby zapewnić ciągłość świadczenia usług publicznego transportu morskiego i ciągłość terytorialną z wyspami w Zatoce Neapolitańskiej, do wyrażenia zainteresowania, i nie narzuciło żadnych dodatkowych warunków. Potencjalni oferenci mieli wystarczająco dużo czasu (od 17 lipca 2012 r. do 21 września 2012 r.) na wyrażenie zainteresowania w odpowiedni sposób, co następnie umożliwiłoby im uczestnictwo w dalszej procedurze. Komisja uważa zatem, że sprzedaż przedsiębiorstwa Caremar i udzielenie nowego zamówienia publicznego na usługi zostały powszechnie ogłoszone w taki sposób, by dotrzeć do wszystkich potencjalnych oferentów.

(302) Oferentom należy ponadto przekazać wszystkie dokumenty i informacje wymagane do uczestnictwa w procedurze przetargowej, umożliwiając im dokonanie należytej oceny wystawianego na sprzedaż przedsiębiorstwa. Informacje takie należy udostępnić potencjalnym oferentom w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, zapewniając wszystkim zainteresowanym uczestnikom jednakowy dostęp do odpowiednich informacji. Z powodów wyjaśnionych poniżej (motywy 303–308) Komisja stwierdza, że warunki te zostały spełnione w przedmiotowej sprawie.

(303) Po pierwsze, w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania zaznaczono, że oferenci muszą być w stanie „zapewnić ciągłość świadczenia usług transportu morskiego". Jako że w zaproszeniu nie określono, w jaki sposób oferenci mogliby udowodnić, że spełniają ten wymóg, oprócz spełnienia pewnych wymogów finansowych (zob. motyw 308), domyślnie oznaczało to, że można było wykorzystać wszelkie odpowiednie środki dowodowe. To kryterium kwalifikacji, które było jedynym kryterium dostępu do postępowania o udzielenie zamówienia, było uzasadnione w świetle zamierzonego celu i zostało podane do wiadomości wszystkich zainteresowanych oferentów.

([208]) Art. 1 ust. 4 dyrektywy 2004/18/WE stanowi: „»Koncesja na usługi« oznacza umowę tego samego rodzaju jak zamówienie publiczne na usługi z wyjątkiem faktu, że wynagrodzenie za świadczenie usług stanowi albo wyłącznie prawo do korzystania z takiej usługi, albo takie prawo wraz z płatnością".

([209]) Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1).

([210]) W zawiadomieniu w sprawie pojęcia pomocy państwa Komisja zauważa, że sądy unijne często odnoszą się, w kontekście pomocy państwa, do procedur „otwartych". Użycie słowa „otwarte" nie odnosi się jednak do konkretnej procedury przewidzianej w dyrektywach w sprawie zamówień publicznych. W związku z tym Komisja jest zdania, że słowo „konkurencyjna" wydaje się bardziej odpowiednie. W zawiadomieniu tym Komisja odnotowuje również, że nie oznacza to odstąpienia od przesłanek materialnych określonych w orzecznictwie.

(304) Po drugie, ustawa 166/2009 sprawiła, że dla zainteresowanych stron stało się jasne, że nowa umowa o zamówienie publiczne na usługi zostanie zawarta po zakończeniu postępowania o udzielenie zamówienia oraz że maksymalną roczną kwotę rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych ustalono na poziomie 19 839 226 mln EUR rocznie. Ponadto w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania wskazano, że celem była sprzedaż przedsiębiorstwa Caremar za cenę wyższą niż 6 000 000 EUR. Ponadto, jak potwierdziły Włochy, wszystkie istotne informacje dotyczące zakresu sprzedaży, w tym projekt umowy o zamówienie publiczne na usługi, która ma zostać zawarta między nabywcą a Włochami, udostępniono wszystkim dziewięciu stronom dopuszczonym do kolejnego etapu procedury przetargowej. Dzięki temu strony te mogły zdecydować, czy chcą złożyć ofertę, a jeśli tak, to na jaką kwotę. Na tej podstawie Komisja uważa, że z zaproszenia do wyrażenia zainteresowania wystarczająco jasno wynikało, że sprzedaż dotyczyła przedsiębiorstwa Caremar w pakiecie z nowym zamówieniem publicznym na usługi. Po wyrażeniu zainteresowania strony otrzymały dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do podjęcia decyzji o ewentualnym złożeniu oferty.

(305) Po trzecie, Komisja uważa, że zaproszenie do wyrażenia zainteresowania przyciągnęło istotną liczbę potencjalnych oferentów – dziesięciu.

(306) Po czwarte, wszystkie dziewięć przedsiębiorstw, które zaproszono do kolejnego etapu procedury przetargowej, otrzymało następnie od regionu Kampanii szczegółowe informacje na temat procedury (zob. motyw 73).

(307) Po piąte, zaproszenie zawierało minimum informacji niezbędnych do wyrażenia zainteresowania (tj. ciągłość świadczenia usługi publicznej) i nie mogło spowodować wykluczenia przedsiębiorstw żeglugowych, które w przeciwnym razie byłyby zainteresowane. Organy odpowiedzialne za planowanie postanowiły zapewnić ciągłość świadczenia usługi publicznej i połączenia między wyspami Zatoki Neapolitańskiej a częścią kontynentalną. Jak wyjaśniono powyżej, warunek ten zakomunikowano z wyprzedzeniem wszystkim potencjalnym przedsiębiorstwom wyrażającym zainteresowanie udziałem w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Komisja zauważa również, że wszystkie istotne informacje dotyczące kryteriów kwalifikacji oraz dalszego toku postępowania przedstawiono w zaproszeniu do składania ofert wysłanym do wszystkich dziewięciu stron, które dopuszczono do etapu składania ofert, przekazanym Komisji przez Włochy.

(308) Wreszcie, jak wspomniano w decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. (pkt 138–144), pierwotny projekt zaproszenia do składania ofert dotyczących przedsiębiorstwa Caremar zawierał pewne wymogi techniczne i finansowe (tj. wcześniej ustalone liczby mil morskich i obrotów w sektorze transportu morskiego), które umożliwiłyby jedynie przedsiębiorstwom żeglugowym udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Jak wspomniano w motywie 70, opublikowane zaproszenie do składania ofert nie zawierało już jednak tych kryteriów technicznych, które zostały zastąpione wymogami finansowymi dotyczącymi odpowiedniej zdolności ekonomicznej i finansowej, poświadczonymi potwierdzeniem przez co najmniej dwie instytucje finansowe zdolności ekonomicznej i finansowej w wysokości co najmniej 6 mln EUR albo aktywów netto o wartości co najmniej 6 mln EUR (zob. motyw 70). Komisja uważa, że wspomniane wymogi finansowe, które są związane z minimalną ceną sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar (zob. motyw 74), są niezbędne do zapewnienia zdolności finansowej oferentów zainteresowanych zakupem przedsiębiorstwa Caremar i zagwarantowania kontynuacji świadczenia usług transportu morskiego w Zatoce Neapolitańskiej zgodnie z postanowieniami nowego zamówienia publicznego na usługi. Ponadto, jak wynika z postępowania o udzielenie zamówienia, wymogi te nie zniechęciły do udziału odpowiedniej liczby potencjalnych oferentów.

(309) W szczególności zamiar zbycia przez region Kampanii przedsiębiorstwa Caremar i udzielenia nowego zamówienia publicznego na usługi na okres dziewięciu lat zwycięskiemu oferentowi został ogłoszony publicznie w taki sposób, by dotarł do wszystkich potencjalnych oferentów na właściwym rynku regionalnym lub międzynarodowym. Ponadto Komisja bierze pod uwagę fakt, że potencjalni oferenci mogli z łatwością wyrazić swoje zainteresowanie i nie musieli czynić żadnych zobowiązań na tym etapie. Strony, które były w stanie wykazać, iż spełniają jedyne kryterium kwalifikacji dotyczące zapewnienia ciągłości świadczenia usług, otrzymały następnie wszelkie informacje i czas niezbędne do podjęcia decyzji, czy chcą złożyć ofertę na zakup przedsiębiorstwa Caremar i świadczenie usług.

(310) Wreszcie Komisja zauważa, że komunikacja z zainteresowanymi oferentami umożliwiła im uzyskanie jednakowych i należytych informacji na każdym etapie postępowania o udzielenie zamówienia, jak opisano w motywach 67–77.

(311) Z tych powodów Komisja uważa, że postępowanie o udzielenie zamówienia jako całość było konkurencyjne i przejrzyste oraz że jej wątpliwości wyrażone w decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. i w decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r., zgodnie z którymi postępowanie o udzielenie zamówienia nie było wystarczająco przejrzyste ze względu na ewentualne braki w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania, zostały rozwiane.

Niedyskryminujący charakter postępowania

(312) W pkt 92 zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa podkreślono, że niedyskryminujące traktowanie wszystkich oferentów na wszystkich etapach procedury oraz obiektywne kryteria wyboru i udzielenia zamówienia określone z wyprzedzeniem przed rozpoczęciem procedury stanowią niezbędny warunek zapewnienia zgodności przeprowadzonej w jej wyniku transakcji z warunkami rynkowymi. Ponadto pkt ten stanowi, że aby zapewnić równe traktowanie, kryteria udzielenia zamówienia powinny umożliwiać porównanie i obiektywną ocenę ofert.

(313) Jak wskazano powyżej (zob. motyw 303), w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania zawarto jedyny warunek, że oferenci muszą być w stanie „zapewnić ciągłość świadczenia usług transportu morskiego". Wszystkie 10 stron, które odpowiedziały na zaproszenie i wyraziły zainteresowanie, były świadome tego obowiązku. Komisja uważa, że warunek ten był obiektywny i został określony w zaproszeniu do wyrażenia zainteresowania w sposób wystarczająco jasny dla wszystkich zainteresowanych stron. W zaproszeniu do składania ofert wskazano, że kryterium udzielenia zamówienia była najlepsza cena, i określono metodę jej obliczania (zob. motyw 73). Kryterium to było obiektywne oraz umożliwiało porównanie i obiektywną ocenę ofert, ponieważ opierało się na kwocie oferowanego rabatu w stosunku do kwoty maksymalnej rekompensaty określonej w zaproszeniu do składania ofert oraz na cenie oferowanej za nabycie przedsiębiorstwa Caremar w stosunku do ceny minimalnej ustalonej w zaproszeniu do składania ofert.

(314) Dziewięciu zainteresowanych oferentów, których dopuszczono do kolejnego etapu postępowania o udzielenie zamówienia, zaproszono następnie do złożenia oferty, ponieważ wszyscy otrzymali te same informacje (zob. motyw (73)). Wszyscy oferenci mieli możliwość zwrócenia się o wyjaśnienia przed upływem terminu składania ofert, a w celu zapewnienia jak największej przejrzystości region Kampanii opublikował również często zadawane pytania i odpowiedzi przed upływem terminu składania ofert (zob. motyw 73). Wynik procedury wyboru został podany do wiadomości publicznej na posiedzeniu publicznym w dniu 29 lipca 2013 r. przez komisję przetargową, a wszyscy oferenci zostali poinformowani o uznaniowej procedurze weryfikacji wszczętej przez region Kampanii w celu sprawdzenia adekwatności i wiarygodności najlepszej oferty oraz o wyniku tej procedury (zob. motyw 73).

(315) Wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. wątpliwości dotyczące niewystarczająco przejrzystego i bezwarunkowego charakteru zaproszenia do wyrażenia zainteresowania zostały zatem rozwiane. Wszystkie strony zostały prawidłowo i w równym stopniu informowane na poszczególnych etapach postępowania o udzielenie zamówienia, dzięki czemu mogły złożyć ofertę, mając pełną wiedzę o postępowaniu i wymogach. Komisja uważa również, że kryteria udzielenia zamówienia pozwoliły na obiektywne porównanie i ocenienie ofert.

Zapewnienie świadczenia usług po najniższym koszcie dla danej społeczności

(316) Pkt 65 komunikatu w sprawie UOIG stanowi, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości procedura udzielenia zamówienia publicznego wyklucza istnienie pomocy państwa jedynie w przypadku, gdy umożliwia wybór oferenta mogącego zapewnić świadczenie usługi „po najniższym koszcie dla danej społeczności".

(317) W tym przypadku przedmiotem przetargu na podstawie najniższej ceny było nowe zamówienie publiczne na usługi w pakiecie z przedsiębiorstwem Caremar, a nie tylko samo zamówienie publiczne na usługi. Włochy postanowiły, że cena sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar powinna przekraczać 6 000 000 EUR (zob. motyw 74), natomiast w przypadku nowego zamówienia publicznego na usługi Włochy ustaliły maksymalną kwotę na cały okres obowiązywania nowego zamówienia publicznego na usługi, z zastrzeżeniem korekt w dół.

(318) Pkt 67 komunikatu w sprawie UOIG wskazuje, że najniższa cena w oczywisty sposób spełnia czwarte kryterium Altmark.

(319) Komisja zauważa, że Włochy położyły nacisk na wybór operatora, który świadczyłby usługę po najniższej cenie, stosując wzór opisany w motywie 73. Wzór stosowany do obliczania najwyższej ceny netto uwzględnia pewien współczynnik korygujący oparty na stopie zwrotu z dziewięcioletnich obligacji skarbowych w celu uwzględnienia okresu obowiązywania zamówienia. Jak wspomniano ponadto w motywie 308, kryteria techniczne, które zostały przedstawione w pierwotnym projekcie oferty, zostały usunięte przed publikacją oferty i zastąpione wymogami finansowymi, co zapewniło konkurencyjny i przejrzysty charakter postępowania. Ponadto zaproszenie do składania

ofert zawierało wszystkie informacje niezbędne do wypełnienia ofert finansowych i technicznych, a także zaproszenie wszystkich oferentów do uzyskania dostępu do „pokoju danych", w którym mogli zapoznać się z wszelkimi istotnymi informacjami dotyczącymi przedsiębiorstwa Caremar, jego planem przemysłowym i kartą usług oraz w miarę możliwości skopiować je. W związku z tym Komisja uznaje, że zastosowanie najniższej ceny jako kryterium udzielenia zamówienia w odniesieniu do świadczenia przedmiotowej usługi w połączeniu ze sprzedażą przedsiębiorstwa Caremar umożliwiło Włochom stworzenie efektywnej konkurencji i uzyskanie usługi o najwyższej możliwej wartości po najniższym koszcie dla danej społeczności.

(320) Jeżeli chodzi w szczególności o połączenie usługi ze sprzedażą przedsiębiorstwa Caremar, w decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że przetarg na udzielenie nowego zamówienia publicznego na usługi bez zobowiązania do przejęcia statków przedsiębiorstwa Caremar niezbędnych do świadczenia tych usług publicznych skutkowałoby niższym kosztem dla danej społeczności.

(321) Komisja już stwierdziła powyżej, że postępowanie o udzielenie zamówienia było wystarczająco przejrzyste i niedyskryminujące, aby umożliwić udział jak największej liczby potencjalnych oferentów. Istotnie, po publikacji na szeroką skalę zaproszenia do wyrażenia zainteresowania dziesięć przedsiębiorstw żeglugowych wyraziło zainteresowanie, a dziewięć zostało dopuszczonych do etapu składania ofert. W zaproszeniu do składania ofert wysłanym do tych dziewięciu operatorów podano wszystkie istotne informacje dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia.

(322) Po etapie wyrażenia zainteresowania złożono trzy konkurencyjne oferty, które ocenił region Kampanii.

(323) Obowiązkowy warunek zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej oraz połączenie w pakiet aktywów z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej są wzajemnie powiązane. W szczególności w wyniku połączenia sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar z nowym zamówieniem publicznym na usługi nabywca, przedsiębiorstwo SNAV/Rifim, automatycznie zaczyna podlegać wymogowi zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej i otrzymuje pierwszeństwo przybijania do nabrzeża. Komisja uważa, że połączenie przedsiębiorstwa Caremar z nowym zamówieniem publicznym na usługi oraz przyznanie pierwszeństwa przybijania do nabrzeża nie skutkuje niższą ceną, niż gdyby aktywa i to zamówienie zostały sprzedane osobno, a wynika to z następujących względów.

(324) Działalność przedsiębiorstwa Caremar jest związana wyłącznie ze świadczeniem usługi publicznej i zapewnieniem ciągłości terytorialnej. Tym samym wszystkie statki przedsiębiorstwa Caremar były i są obecnie wykorzystywane na potrzeby świadczenia usługi publicznej. Ponadto statki przedsiębiorstwa Caremar spełniają wymogi techniczne przewidziane w nowym zamówieniu publicznym na usługi. Oznacza to, że dzięki sprzedaży tych statków wraz z powierzeniem nowego zamówienia publicznego na usługi każde przedsiębiorstwo (nawet takie, które nie jest wyposażone w statki spełniające wymogi techniczne określone w nowym zamówieniu publicznym na usługi) byłoby w stanie spełnić warunki nowego zamówienia publicznego na usługi w zakresie rodzaju statków, które mają być wykorzystywane do świadczenia UOIG. Dlatego też nie można twierdzić, że prywatny sprzedawca uzyskałby wyższą cenę, gdyby te lub niektóre statki zostały sprzedane bez wspomnianego warunku. W rzeczywistości wartość statków przedsiębiorstwa Caremar polegała głównie na ich przydatności do wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych objętego nowym zamówieniem publicznym na usługi. W przypadku braku jakiegokolwiek związku z nowym zamówieniem publicznym na usługi statki przedsiębiorstwa Caremar cieszyłyby się niskim popytem komercyjnym, chyba że w celu ich zakupu w celach inwestycyjnych, renowacyjnych lub modernizacyjnych w krótkim czasie. Tym samym wydaje się mało prawdopodobne, aby statki te mogły były zostać sprzedane do celów związanych z żeglugą, innych niż cel obejmujący warunek zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej, za cenę wyższą, niż zapisano w budżecie.

(325) Ponadto, gdyby zamówienia publicznego na usługi udzielono osobno względem sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar, Komisja uważa za mało prawdopodobne, by potencjalni oferenci mogli dysponować tak znacznymi zasobami (składającymi się z dziewięciu statków oraz wyposażenia przemysłowego i handlowego), które łatwo można byłoby przeznaczyć do wypełniania obowiązku świadczenia usług publicznych określonego w nowym zamówieniu publicznym na usługi. Tym bardziej, że w nowym zamówieniu przewidziano konkretne wymogi dotyczące statków, które mają być wykorzystywane na poszczególnych trasach objętych usługą publiczną (zob. motyw 88), oraz kary w przypadku nieprzestrzegania pewnych minimalnych norm jakości (zob. motyw 83). Każdy operator, który posiadał wymagane zasoby, prawdopodobnie korzystałby już z nich na innych trasach i zmiana ich przeznaczenia zgodnie z nowym zamówieniem publicznym na usługi nieuchronnie doprowadziłaby do utraty przychodów z ich poprzedniego zastosowania.

(326) Komisja uważa zatem, że połączenie tych statków z zamówieniem publicznym na usługi umożliwiło uzyskanie wyższej ceny za statki przedsiębiorstwa Caremar niż cena, jaką Włochy uzyskałyby, sprzedając statki oddzielnie. Fakt, że w zamian za eksploatację statków na trasach objętych usługą publiczną ich nabywca otrzymywałby rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przez okres dziewięciu lat, sprawił, że statki te stały się bardziej atrakcyjne z punktu widzenia działalności gospodarczej niż w przypadku odrębnej sprzedaży. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że Włochy nie nałożyły warunków, które potencjalnie mogłyby obniżyć cenę ani których nie żądałby sprzedawca prywatny.

(327) W związku z tym Komisja stwierdza, że jej wątpliwości, iż ogłoszenie przetargu na nowe zamówienie publiczne na usługi w połączeniu z przedsiębiorstwem Caremar nie mogłoby skutkować niższym kosztem dla danej społeczności, zostały rozwiane.

(328) W związku z powyższym Komisja uważa, że zastosowanie najniższej ceny jako kryterium udzielenia zamówienia w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi w pakiecie z przedsiębiorstwem Caremar spowodowało, że wiele przedsiębiorstw żeglugowych wyraziło zainteresowanie zakupem przedsiębiorstwa Caremar i świadczeniem usług publicznych transportu morskiego obsługujących wyspy Zatoki Neapolitańskiej.

(329) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że w niniejszej sprawie czwarte kryterium *Altmark* zostało spełnione.

9.1.2.5. Podsumowanie

(330) Biorąc pod uwagę, że wszystkie cztery warunki określone przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie *Altmark* zostały łącznie spełnione, Komisja stwierdza, że udzielenie nowego zamówienia publicznego na usługi w pakiecie z przedsiębiorstwem Caremar i przyznanie przedsiębiorstwu Caremar pierwszeństwa przybijania do nabrzeża nie stanowi korzyści gospodarczej dla niego i jego nabywcy SNAV/Rifim.

(331) Ponieważ nie wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE zostały spełnione, Komisja stwierdza, że udzielenie zamówienia publicznego na usługi w pakiecie z prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar oraz przyznanie przedsiębiorstwu Caremar i jego nabywcy SNAV/Rifim pierwszeństwa przybijania do nabrzeża nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.1.3. *Środki określone w ustawie 163/2010*

(332) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że wszystkie środki określone w dekrecie z mocą ustawy 125/2010 przekształconym ze zmianami w ustawę 163/2010 stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwa Caremar, w zakresie, w jakim odnośni beneficjenci byli w stanie wykorzystać te środki na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością i tym samym poprawić swoją ogólną sytuację finansową.

(333) Na podstawie informacji otrzymanych w toku formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdza, że wspomniane trzy środki należy poddać osobnej ocenie.

9.1.3.1. Potencjalne wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością

(334) Zasoby państwowe: przedmiotowe środki finansowe zostały przyznane przez państwo z jego budżetu (zob. motyw 130), a ich wykorzystanie do celów związanych z płynnością zostało umożliwione na mocy ustawy 163/2010. Środek można zatem przypisać państwu i jest on udzielany z zasobów państwowych.

(335) Selektywność: środek ten został przyznany jedynie przedsiębiorstwom należącym do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwu Caremar, i w związku z tym jest selektywny.

(336) Korzyść gospodarcza: według Włoch przedsiębiorstwo Caremar korzystało z przedmiotowych środków finansowych na prace modernizacyjne floty w celu dostosowania jej do międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Niektóre z tych prac dotyczyły dwóch jednostek floty Caremar, które zostały następnie nieodpłatnie przekazane Laziomar (zob. motyw 203). Zdaniem Włoch środki te nie były nigdy wykorzystywane do celów związanych z płynnością (zob. motyw 203), a Komisja nie znalazła dowodów na poparcie przeciwnego twierdzenia.

(337) W związku z tym, że przedsiębiorstwo Caremar nie wykorzystało tych środków do celów związanych z płynnością, aby uniknąć kosztów, które w normalnych warunkach musiałoby pokryć z własnych zasobów finansowych, wątpliwości wyrażone w decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. są już nieaktualne, a Komisja uważa, że wykorzystanie tych środków nie stanowiło zatem dla przedsiębiorstwa Caremar żadnej korzyści gospodarczej.

(338) Podsumowanie: ponieważ nie wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE zostały spełnione, Komisja stwierdza, że środek nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.1.3.2. Zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji

(339) Jak opisano w motywie 102 lit. a), zgodnie z art. 1 ustawy 163/2010 niektóre działania i czynności podjęte w celu prywatyzacji grupy Tirrenia i omówione w art. 19-*ter* ust. 1–15 dekretu z mocą ustawy 135/2009 przekształconego ze zmianami w ustawę 166/2009 są zwolnione z wszelkich podatków zazwyczaj należnych od takich działań i czynności.

(340) Przede wszystkim Komisja zauważa, że oceną należy objąć dwa osobne zestawy przeniesień: (i) przeniesienia byłych spółek zależnych przedsiębiorstw Tirrenia – Caremar, Saremar i Toremar – z przedsiębiorstw Tirrenia do regionów Kampanii, Sardynii i Toskanii; (ii) przeniesienia przedsiębiorstwa Caremar z regionu Kampanii do SNAV/Rifim. Wspomniane zwolnienia podatkowe to w szczególności opłata rejestracyjna, opłaty za wpisanie do ksiąg wieczystych, opłata skarbowa, VAT i podatek od osób prawnych. Beneficjentami tego środka pomocy byliby sprzedawca, nabywca lub obaj. Niniejsza decyzja dotyczy jedynie drugiego przeniesienia ([211]).

(341) Na wstępie Komisja zauważa, że na podstawie dekretu prezydenta nr 633 z dnia 26 października 1972 r. przeniesień przedsiębiorstw kontynuujących działalność lub jednostek gospodarczych do innego przedsiębiorstwa nie uznaje się za dostawę towarów i w związku z tym wykraczają one poza zakres VAT. Transakcje takie jak sprzedaż przedsiębiorstwa Caremar przedsiębiorstwu SNAV/Rifim nie podlegają opodatkowaniu VAT, zatem zwolnienie podatkowe nie mogło przynieść korzyści przedsiębiorstwu Caremar w odniesieniu do VAT. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że w umowie sprzedaży przedsiębiorstwa Caremar wyraźnie określono, że nabywca, tj. przedsiębiorstwo SNAV/Rifim, ponosi wszelkie koszty związane ze sprzedażą (tj. opłaty rejestracyjne, koszty notarialne, koszty wpisania do ksiąg wieczystych, opłatę skarbową itp.) niezależnie od wszelkich zwolnień przysługujących przedsiębiorstwu SNAV/Rifim w zakresie tych kosztów. Jeśli chodzi o zwolnienie z podatku od osób prawnych, podatek ten ma zastosowanie wyłącznie do przychodów osiąganych przez podmiot podlegający opodatkowaniu. W tym przypadku jednak przedsiębiorstwo SNAV/Rifim nabyło przedsiębiorstwo Caremar od regionu Kampanii, co oznacza, że transakcja ta stanowiła koszt dla przedsiębiorstwa SNAV/Rifin, w związku z czym nie mógł być z tego tytułu należny podatek od osób prawnych. Przedmiotowy środek nie ma zatem zastosowania do przedsiębiorstwa SNAV/Rifim. W świetle powyższego Komisja stwierdza, że ani przedsiębiorstwo Caremar, ani przedsiębiorstwo SNAV/Rifim nie skorzystały z tych zwolnień podatkowych.

(342) Z tych powodów żadne z wyżej wymienionych zwolnień podatkowych nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.1.3.3. Możliwość wykorzystania środków z FAS na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością

(343) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. i decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja wskazała na możliwość wykorzystania środków z FAS ([212]) przez przedsiębiorstwa należące do (byłej) grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwo Caremar, na zaspokojenie bieżących potrzeb związanych z płynnością. W toku formalnego postępowania wyjaśniającego Włochy wyjaśniły jednak, że w założeniu środki z FAS nie miały stanowić dodatkowej rekompensaty dla przedsiębiorstw Caremar ani SNAV/Rifim (ani żadnego innego przedsiębiorstwa należącego do byłej grupy Tirrenia, ani ich poszczególnych nabywców). Zasoby te udostępniono natomiast w celu uzupełnienia środków budżetowych przeznaczonych na wypłatę rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych dla przedsiębiorstw należących do byłej grupy Tirrenia, w przypadku gdyby środki te okazały się niewystarczające. W art. 1 ust. 5-*ter* ustawy 163/2010 przewidziano bowiem możliwość wykorzystania przez regiony środków z FAS na sfinansowanie części standardowej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych i tym samym zapewnienie ciągłości świadczenia usług publicznych transportu morskiego. Innymi słowy, środek ten dotyczy wyłącznie alokacji zasobów w ramach włoskiego budżetu państwa na potrzeby płatności rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych.

([211]) Oceny pierwszego zestawu przeniesień dokonano w decyzji (UE) 2020/1412 (zob. motywy 417 i nast. tej decyzji).
([212]) Zasoby Fondo Aree Sottoutilizzate, zob. motyw 102 lit. b).

(344) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że środki z FAS są jedynie źródłem finansowania mającym umożliwić państwu wypłacenie rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych (przyznanych na podstawie przedłużonej początkowej umowy) i nie stanowią odrębnego środka, z którego przedsiębiorstwo Caremar może skorzystać poza tymi rekompensatami z tytułu świadczenia usług publicznych. Możliwe wykorzystanie środków z FAS nie stanowi zatem pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.1.4. *Wniosek dotyczący istnienia pomocy*

(345) Na podstawie powyższej oceny Komisja uznaje, że:

— rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Caremar z tytułu obsługi tras morskich w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. (tj. przedłużenie początkowej umowy) oraz pierwszeństwo przybijania do nabrzeża związane ze świadczeniem tych usług stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE;

— udzielenie nowego zamówienia publicznego na usługi na okres od 16 lipca 2015 r. do 15 lipca 2024 r. w pakiecie z prywatyzacją przedsiębiorstwa Caremar i pierwszeństwem przybijania do nabrzeża powiązanym ze świadczeniem tych usług spełnia wszystkie cztery kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark i w związku z tym nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE;

— ponieważ przedsiębiorstwo Caremar nie skorzystało ze środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością, co było możliwe na mocy ustawy 163/2010, środek ten nie stanowi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Caremar w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE;

— zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar nie stanowią pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw Caremar lub SNAV/Rifim w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE;

— możliwość wykorzystania środków z FAS na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością, jak określono w ustawie 163/2010, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.2. **Zgodność pomocy z prawem**

(346) Środki pomocy wchodzące w zakres niniejszej decyzji zostały wdrożone przed formalnym zatwierdzeniem ze strony Komisji. W związku z tym w zakresie, w jakim wspomniane środki pomocy nie zostały zwolnione z wymogu zgłoszenia na podstawie decyzji 2005/842/WE ani decyzji 2012/21/UE, zostały one przyznane przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE ([213]).

9.3. **Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym**

(347) Zgodność rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznanej przedsiębiorstwu Caremar w ramach przedłużonej początkowej umowy i powiązanego pierwszeństwa przybijania do nabrzeża z rynkiem wewnętrznym należy ocenić w świetle art. 106 ust. 2 TFUE.

(348) Jak już wskazano powyżej (sekcja 3.1.1), przedłużenie początkowej umowy po zakończeniu 2008 r. przeprowadzono w drodze kolejnych aktów prawnych, a mianowicie:

a) w dekrecie z mocą ustawy 207/2008 przekształconym w ustawę 14/2009 przewidziano przedłużenie początkowych umów na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2009 r.;

b) w dekrecie z mocą ustawy 135/2009 przekształconym w ustawę z 166/2009 określono m.in. przedłużenie początkowych umów na okres od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 30 września 2010 r.;

c) w dekrecie z mocą ustawy 125/2010 przekształconym w ustawę 163/2010 przewidziano dalsze przedłużenie początkowej umowy na okres od dnia 1 października 2010 r. do czasu zakończenia procesów prywatyzacji przedsiębiorstw Tirrenia i Siremar.

(349) W tym kontekście Komisja zauważa, że te trzy przedłużenia miały miejsce przed wejściem w życie w dniu 31 stycznia 2012 r. decyzji 2012/21/UE oraz zasad ramowych UOIG z 2011 r. Art. 10 decyzji 2012/21/UE i pkt 69 zasad ramowych UOIG z 2011 r. zawierają jednak zasady, które przewidują ich stosowanie również do pomocy przyznanej przed ich wejściem w życie.

([213]) Komisja oceni, czy istotnie tak było, w sekcji 5.3.1.

(350) W szczególności art. 10 lit. a) decyzji 2012/21/UE stanowi, że: „programy pomocy wprowadzone przed wejściem w życie niniejszej decyzji [tj. przed dniem 31 stycznia 2012 r.], które były zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z wymogu zgłoszenia zgodnie z decyzją [w sprawie UOIG z 2005 r.], są nadal zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z wymogu zgłoszenia na kolejny okres dwóch lat". Oznacza to, że pomoc, którą przyznano w okresie od wejścia w życie decyzji 2005/842/WE w dniu 19 grudnia 2005 r. do wejścia w życie decyzji 2012/21/UE w dniu 31 stycznia 2012 r., zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ale tylko od dnia, w którym ją przyznano, do dnia 30 stycznia 2014 r. włącznie. Art. 10 lit. b) stanowi ponadto, że: „wszelka pomoc udzielona przed wejściem w życie niniejszej decyzji [tj. przed dniem 31 stycznia 2012 r.], która nie była zgodna z rynkiem wewnętrznym ani zwolniona z wymogu zgłoszenia zgodnie z decyzją 2005/842/WE, lecz spełnia warunki określone w niniejszej decyzji, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu uprzedniego zgłoszenia".

(351) Jeżeli chodzi o zasady ramowe UOIG z 2011 r., w pkt 68 i 69 wyjaśniono, że Komisja będzie stosować zasady określone w tych zasadach ramowych do wszystkich zgłoszonych projektów pomocy, niezależnie od tego, czy ich zgłoszenie miało miejsce przed dniem 31 stycznia 2012 r. czy po tej dacie, a także do wszelkiej pomocy niezgodnej z prawem, w sprawie której podejmie decyzję po dniu 31 stycznia 2012 r., nawet jeżeli odnośna pomoc została przyznana przed dniem 31 stycznia 2012 r. W tym drugim przypadku zasady określone w pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60 zasad ramowych UOIG z 2011 r. nie mają zastosowania.

(352) W związku z powyższym opisane powyżej zasady stosowania decyzji 2005/842/WE i decyzji 2012/21/UE oraz zasad ramowych UOIG z 2011 r. oznaczają, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Caremar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. w ramach przedłużonej początkowej umowy może zostać oceniona na podstawie decyzji 2005/842/WE lub, jeżeli pomoc nie jest objęta decyzją 2005/842/WE, na podstawie zasad ramowych UOIG z 2011 r. (bez uwzględnienia przepisów pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60 zasad ramowych UOIG z 2011 r., ponieważ wszystkie przedłużenia początkowej umowy zostały przyjęte przed dniem 31 stycznia 2012 r.) ([214]).

(353) Komisja zwraca uwagę, że zarówno decyzja 2005/842/WE, jak i decyzja 2012/21/UE mają zastosowanie jedynie do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie połączeń morskich z wyspami, na których średnie roczne natężenie ruchu w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym nastąpiło powierzenie świadczenia UOIG, nie przekroczyło 300 000 pasażerów.

(354) Dane liczbowe przedstawione przez Włochy (zob. tabele 3 i 9 w motywach 175 i 176) nie pozwalają stwierdzić, że średnie roczne natężenie ruchu pasażerskiego w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających każde przedłużenie początkowej umowy nie przekroczyło 300 000 pasażerów. Faktycznie dostarczone dane albo przekraczają ten próg ([215]), albo są niekompletne ([216]).

(355) W związku z tym Komisja oceni, czy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Caremar z tytułu obsługi tras morskich na podstawie przedłużonej początkowej umowy (tj. osiem tras w Zatoce Neapolitańskiej obsługiwanych w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. oraz trzy trasy w archipelagu Wysp Ponckańskich obsługiwane w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 maja 2011 r.) spełnia warunki określone w zasadach ramowych UOIG z 2011 r. Jak wspomniano w motywie 351, ponieważ pomoc przyznano przed dniem 31 stycznia 2012 r. (tj. wejściem w życie zasad ramowych UOIG z 2011 r.), zasady ramowe UOIG z 2011 r. nadal mają zastosowanie, z wyjątkiem przepisów pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60.

([214]) Początkowa umowa została przedłużona trzykrotnie: 30 grudnia 2008 r. (do dnia 31 grudnia 2009 r.), 25 września 2009 r. (do dnia 30 września 2010 r.) i 5 sierpnia 2010 r. (do dnia 31 lipca 2012 r.).

([215]) Dotyczy to ruchu pasażerskiego na trasach Capri/Sorrento w latach 2009 i 2010 oraz Capri/Neapol w latach 2009, 2010, 2011 i 2012.

([216]) W odniesieniu do pierwszego i drugiego przedłużenia (30 grudnia 2008 r. i 25 września 2009 r.) Włochy nie dostarczyły danych za dwa lata poprzedzające odnośne przedłużenie. Jeżeli chodzi o trzecie przedłużenie (5 sierpnia 2010 r.), Włochy przedstawiły dane za lata 2009 i 2010, ale nie za 2008 r. W każdym razie w odniesieniu do tych lat jedyne istotne dane dotyczą tras Capri/Sorrento i Capri/Neapol, podczas gdy w przypadku pozostałych tras zostały one przekazane w formie zagregowanej, tj. dla trasy Ischia/Procida/Neapol bez wydzielenia odcinków Ischia/Procida, Procida/Neapol i Ischia/Neapol, a w przypadku trasy Ischia/Procida/Pozzuoli bez wydzielenia odcinka Procida/Pozzuoli. W odniesieniu do 2010 r., z wyjątkiem tras Capri/Sorrento i Capri/Neapol, dane przekazano w formie zagregowanej.

9.3.1. *Istnienie rzeczywistej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym*

(356) Zgodnie z pkt 12 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „[p]omoc musi być przyznana na faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 106 ust. 2 Traktatu". W pkt 13 wyjaśniono, że „[p]aństwa członkowskie nie mogą zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych wiązać z usługami, które są już świadczone lub mogą być skutecznie świadczone na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym określonym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych. Jeżeli chodzi o kwestię tego, czy jakaś usługa może być zapewniona w ramach rynku, ocena Komisji ogranicza się do sprawdzenia, czy definicja przyjęta przez państwo członkowskie nie jest obciążona oczywistym błędem, chyba że w przepisach prawa Unii przewidziano surowszą normę". Ponadto w pkt 56 zasad ramowych UOIG z 2011 r. jest mowa o „szerokim marginesie swobody, jaka przysługuje państwom członkowskim" w odniesieniu do charakteru usług, które można sklasyfikować jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.

(357) Ocenę dotyczącą tego, czy usługi są faktycznie świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, należy również przeprowadzić w świetle komunikatu w sprawie UOIG (zob. motywy 170 i 186), rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 (zob. motywy 173, 174 i 175) i orzecznictwa (zob. motywy 176 i 177). W związku z tym w przypadku okresu przedłużenia Komisja musi ocenić:

a) czy istniał **popyt wśród użytkowników**;

b) czy uczestnicy rynku nie byli w stanie zaspokoić tego popytu bez nałożenia obowiązku przez organy publiczne (**istnienie niedoskonałości rynku**);

c) czy samo odwołanie się do obowiązków świadczenia usługi publicznej było niewystarczające do uzupełnienia tego braku (**najmniej szkodliwe podejście**).

Popyt użytkowników

(358) Na mocy przedłużonej początkowej umowy przedsiębiorstwu Caremar powierzono świadczenie usług regularnego transportu morskiego pasażerów i pojazdów (w tym pojazdów ratowniczych), po z góry ustalonych stawkach, z wykorzystaniem promów i szybkich statków (czyli TMV w przypadku usług mieszanych lub wodolotów w przypadku usług przewozów wyłącznie pasażerskich) zgodnie z harmonogramami wskazanymi w programie transportu morskiego określonym przez region Kampanii, jak przedstawiono w sekcji 3.3.1. Obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar dotyczył obsługiwanych portów, rodzaju statków przydzielonych do połączeń morskich wykonywanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych, częstotliwości, harmonogramu i ciągłości świadczenia usługi, jakości usługi oraz maksymalnych pobieranych taryf (zob. motywy 40–44). Obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w momentach przedłużenia (tj. 1 stycznia 2009 r., 1 stycznia 2010 r. i 1 października 2010 r.) był taki sam jak obowiązek przewidziany w początkowej umowie (zob. motyw 37).

(359) Komisja przypomina przede wszystkim, że Włochy nałożyły obowiązki świadczenia usługi publicznej ustanowione w początkowej umowie głównie w celu zapewnienia ciągłości terytorialnej między główną częścią terytorium a wyspami oraz przyczynienia się do rozwoju gospodarczego przedmiotowych wysp poprzez regularne i niezawodne usługi transportu morskiego. Komisja stwierdziła już (zob. motyw 242), że w istocie są to uzasadnione cele leżące w interesie publicznym.

(360) Jeżeli chodzi o popyt wśród użytkowników, uwagi przedstawione już w motywach 243 i 244 mają zastosowanie również do przedłużonej początkowej umowy. W rzeczywistości ze szczegółowych statystyk dla poszczególnych tras dostarczonych przez Włochy i dotyczących pasażerów, pojazdów i towarów przewożonych przez przedsiębiorstwo Caremar w latach 2009–2012 wynika, że trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar charakteryzowały się znacznym popytem, który utrzymywał się na stałym poziomie z biegiem czasu (zob. motyw 174).

Istnienie niedoskonałości rynku

(361) Jeżeli chodzi o istnienie niedoskonałości rynku na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar w Zatoce Neapolitańskiej, z powodów wyjaśnionych w motywach 362–366 poniżej Komisja uważa, że wniosek dotyczący sytuacji konkurencyjnej istniejącej w momencie powierzenia nowego zamówienia publicznego na usługi (zob. motyw 259), który wyciągnęła Komisja, ma również zastosowanie do okresu 2009–2012, tj. w momencie przedłużenia początkowej umowy.

(362) Po pierwsze, trasy objęte usługą publiczną obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar podczas obowiązywania przedłużonej początkowej umowy w Zatoce Neapolitańskiej (tj. w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r.) były takie same, jak powierzone na mocy nowego zamówienia publicznego na usługi (zob. motywy 34 lit. a) i 84), a obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w tym okresie różnił się jedynie nieznacznie pod względem częstotliwości i rozkładów połączeń od obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwo Caremar w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi, jak wskazano w motywie 39. Faktycznie zarówno na mocy nowego zamówienia publicznego na usługi, jak i przedłużonej początkowej umowy przedsiębiorstwo Caremar podlegało tym samym obowiązkom w zakresie ciągłości, częstotliwości, regularności, punktualności, obowiązkom dotyczącym liczby, rodzaju i zdolności przewozowej statków przydzielonych do tras objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych, zobowiązaniom taryfowym oraz obowiązkom w zakresie jakości usług.

(363) Jeśli chodzi o częstotliwość i rozkłady połączeń, właściwy program transportu morskiego dla przedsiębiorstwa Caremar na tych trasach na okres od dnia 16 stycznia 2012 r. do dnia 31 lipca 2012 r. został określony przez region Kampanii w decyzji zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. zmienionej decyzją zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. Program ten był taki sam jak program, na podstawie którego nałożono obowiązki wynikające z nowego zamówienia publicznego na usługi (zob. motywy 83–85). W okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 15 stycznia 2012 r. przedsiębiorstwo Caremar było objęte programem transportu morskiego ustanowionym przez region Kampanii w decyzji zarządu regionu nr 548 z dnia 1 kwietnia 2007 r., który został przyjęty na mocy początkowej umowy (zob. motyw 36). Komisja zauważa, że różnice między programem z 2007 r. a programem z 2011 r. (jak wskazano w motywie 39) były bardzo niewielkie i podyktowane koniecznością jak największego zbliżenia usług przedsiębiorstwa Caremar do potrzeb lokalnej ludności w zakresie transportu morskiego. Jak wyjaśniły Włochy (motywy 178–181), ramy proceduralne dla określenia przez region Kampanii obowiązku świadczenia usług publicznych w sektorze transportu morskiego ustanowiono w art. 17 ustawy regionalnej nr 3 z dnia 28 marca 2002 r., który przewiduje regularną weryfikację, a w razie potrzeby aktualizację zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na operatorów transportu morskiego, w tym na przedsiębiorstwo Caremar. W związku z tym w 2010 r. region Kampanii rozpoczął konsultacje publiczne w sprawie zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych wykonywanego przez przedsiębiorstwo Caremar w ramach przedłużonej początkowej umowy, co doprowadziło do aktualizacji częstotliwości i rozkładów połączeń nie tylko przedsiębiorstwa Caremar, ale również wszystkich usługodawców wykonujących obowiązek świadczenia usług publicznych w Zatoce Neapolitańskiej, zatwierdzonej decyzją zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. Aktualizacja ta została ponadto nieznacznie dostosowana decyzją zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. w odniesieniu do usług przedsiębiorstwa Caremar w celu uwzględnienia dalszych wniosków gminy Procida, która uznała, że jest niewystarczająco obsługiwana w ramach programu transportu morskiego zatwierdzonego decyzją zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r.

(364) Jak wyjaśniły Włochy (zob. motyw 184), sytuacja konkurencyjna ośmiu tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Caremar w Zatoce Neapolitańskiej w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 15 stycznia 2012 r., tj. w czasie obowiązywania przedłużeń początkowej umowy, była bardzo podobna do sytuacji w latach 2012–2015, tj. przed powierzeniem nowego zamówienia publicznego na usługi, ocenionej w motywach 249–259. W drodze wyjątku, jak wspomniały Włochy (motyw 183), w okresie od końca grudnia 2010 r. do dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Caremar było jedynym operatorem morskim obsługującym w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych trasy Capri/Sorrento, Capri/Neapol, Ischia/Neapol, Ischia/Procida/Neapol, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida i Procida/Neapol; natomiast przedsiębiorstwa Gestour i Procida Lines obsługiwały w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych trasę Procida/Pozzuoli, biorąc pod uwagę, że wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa żeglugowe odmówiły świadczenia usług w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w tym okresie. W tym okresie region Kampanii musiał rozszerzyć zakres obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na przedsiębiorstwo Caremar (pod względem częstotliwości i rozkładów połączeń), aby poradzić sobie z nagłym przerwaniem świadczenia usług przez niektórych konkurentów przedsiębiorstwa Caremar. To nagłe przerwanie świadczenia usług publicznych wyraźnie wskazuje na to, że lokalna ludność nie mogła w pełni polegać na usługach świadczonych przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar.

(365) Biorąc pod uwagę powyższe i opierając się również na informacjach przedstawionych przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar w ich uwagach (zob. motywy 150, 151, 161 i 168), Komisja zauważa, co następuje:

a) Jeżeli chodzi o trasę **Capri/Sorrento**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie przez cały rok. Faktycznie konkurenci przedsiębiorstwa Caremar albo świadczyli jedynie usługi morskiego przewozu osób (jak w przypadku przedsiębiorstw NLG i Alimar ([217])), albo świadczyli również usługi mieszane, ale tylko w okresie letnim (jak w przypadku przedsiębiorstw SNAV ([218]) i Aligruson ([219])). Biorąc pod uwagę, że usługi świadczone przez przedsiębiorstwa SNAV i Aligruson pozostały niezmienione w latach 2009–2012 (zob. motyw 185 lit. a)) oraz że usługi przedsiębiorstwa Caremar zmieniły się jedynie bardzo nieznacznie w latach 2009–2012, głównie ze względu na ograniczone dostosowania rozkładów połączeń (zob. motyw 39 lit. a)), Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

([217]) Przedsiębiorstwo Alimar prowadziło działalność tylko w 2009 r. i 2010 r.

([218]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane, przedsiębiorstwo SNAV posiadało zezwolenie na obsługę dziesięciu codziennych rejsów z wykorzystaniem TMV (sześć z Capri do Sorrento o godz. 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 i 18:05; oraz cztery z Sorrento na Capri o godz. 8:10, 11:25, 13:50, 16:35), ale tylko w okresie letnim (w szczególności od dnia 1 kwietnia do dnia 3 listopada).

([219]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane, przedsiębiorstwo Aligruson posiadało zezwolenie na obsługę czterech codziennych rejsów (dwa z Sorrento na Capri o godz. 11:30 i 14:00; i dwa z Capri do Sorrento o godz. 12:30 i 18:05), ale tylko w okresie letnim.

b) Jeżeli chodzi o trasę **Capri/Neapol**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar było jedynym operatorem świadczącym usługi mieszane na tej trasie przez cały rok. Faktycznie konkurenci przedsiębiorstwa Caremar na tej trasie (SNAV, NLG, Neapolis i Metrò del Mare) świadczyli wyłącznie usługi morskiego przewozu osób i nie zawsze przez cały rok (zob. motyw 185 lit. b)). Jak wyjaśniono w motywie 252, usług przewozów pasażerskich nie można uznać za alternatywę dla usług mieszanych, ponieważ nie zaspokajały one istotnej części popytu wśród użytkowników, tj. popytu na transport pojazdów (w tym karetek pogotowia ratunkowego) oraz na usługi pocztowe. Ponadto w 2009 r. i 2010 r. w ciągu całego roku nie świadczono żadnych codziennych usług przewozów pasażerskich na warunkach rynkowych (tylko w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych). W 2011 r. uczestnicy rynku rozpoczęli świadczenie niektórych usług na warunkach rynkowych przez cały rok, w szczególności pięciu rejsów obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Neapolis (z Capri o godz. 8:50, 14:10 i 17:30; oraz z Neapolu o godz. 10:00, 16:05) i dwóch rejsów obsługiwanych przez przedsiębiorstwo NLG (z Capri o godz. 9:35 i 11:35), które same w sobie były jednak niewystarczające, aby zagwarantować ciągłość między Capri a częścią kontynentalną. Po pierwsze, żadna z tych usług nie była świadczona we wczesnych godzinach porannych (tj. między godz. 5:00 a 8:30), czyli w porze dnia, w której usług bardzo potrzebują osoby dojeżdżające do pracy. Po drugie, usługi rynkowe zaspokajały głównie popyt turystyczny, ponieważ były świadczone w porach dnia nieodpowiednich dla uczniów i pracowników. Faktycznie większość rejsów oferowanych przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar przez cały rok podlegała obowiązkowi świadczenia usług publicznych, co sugeruje, że co do zasady rynek nie zapewniłby ich w przypadku braku formalnego nakazu ze strony organów publicznych. Jak jednak wyjaśniły Włochy, nawet nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych nie gwarantowało świadczenia usługi, co potwierdza fakt, że w okresie od końca grudnia 2010 r. do 1 października 2011 r. konkurenci przedsiębiorstwa Caremar zaprzestali wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych na kilku trasach, w tym na trasie Capri/Neapol (zob. motyw 183 lit. b)). W tym kontekście Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

c) Jeżeli chodzi o trasę bezpośrednią **Ischia/Neapol**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi mieszane z wykorzystaniem promu, konkurując z przedsiębiorstwem Medmar, oraz usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, konkurując z przedsiębiorstwem Alilauro. Sytuacja konkurencyjna opisana przez Włochy (zob. motyw 185 lit. c)) wskazuje, że usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie były wystarczające, aby zaspokoić zapotrzebowanie publiczne lokalnej ludności. Po pierwsze, konkurenci przedsiębiorstwa Caremar nie świadczyli żadnych usług na warunkach rynkowych na tej trasie bezpośredniej, a usługi świadczone w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych były zapewniane tylko latem (jak w przypadku usług mieszanych świadczonych przez przedsiębiorstwo Medmar w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r.) albo w każdym razie w innych porach dnia niż rejsy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar ([220]). Z tego powodu Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego i usług przewozów pasażerskich na tej trasie. Wniosek ten pozostaje w mocy nawet w przypadku uwzględnienia, że bezpośrednie połączenie Ischia/Neapol byłoby możliwe do zastąpienia połączeniem z przystankiem na Procidzie, pomimo różnej długości podróży ([221]). Faktycznie, jak wyjaśniono w motywie 365 lit. d), usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar na trasie Ischia/Procida/Neapol nie wystarczały do zagwarantowania wystarczających regularnych połączeń między Ischią a Neapolem.

d) Jeżeli chodzi o trasę **Ischia/Procida/Neapol**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar było jedynym przedsiębiorstwem żeglugowym wykonującym wystarczającą liczbę codziennych usług transportowych (mieszanych i pasażerskich) przez cały rok na tej trasie. Jeżeli chodzi o mieszane usługi transportowe, przez cały rok na tej trasie nie działało żadne przedsiębiorstwo żeglugowe na warunkach rynkowych; faktycznie przedsiębiorstwo Medmar, które było jedynym innym przedsiębiorstwem świadczącym usługi mieszane na

([220]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane świadczone przez cały rok, z Ischii przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejs o godz. 8:45, podczas gdy (od dnia 1 października 2011 r.) przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało rejs latem o godz. 17:00 i zimą o godz. 16:35; z Neapolu przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejsy o godz. 16:05 i 20:25, natomiast (od dnia 1 października 2011 r.) przedsiębiorstwo Medmar obsługiwało rejsy o godz. 8:35, 14:10 i 18:30. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich świadczone przez cały rok, z Neapolu przedsiębiorstwo Caremar od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. obsługiwało rejsy o godz. 7:50 i 18:15, podczas gdy przedsiębiorstwo Alilauro obsługiwało rejsy w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. o godz. 9:35 oraz od dnia 1 października 2011 r. o godz. 7:35 i 20:10; z Ischii przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejsy w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. o godz. 6:50 i 8:50, podczas gdy przedsiębiorstwo Alilauro nie obsługiwało rejsów przez cały rok z Ischii w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. Od dnia 1 października 2011 r., kiedy przedsiębiorstwo Alilauro rozpoczęło wykonywanie obowiązku świadczenia usług publicznych z Ischii do Neapolu przez cały rok, przedsiębiorstwo Caremar nie świadczyło usług przewozu osób z Ischii do Neapolu.

([221]) Jeżeli chodzi o usługi mieszane z wykorzystaniem promu, przystanek na Procidzie wydłuża podróż o około 15 minut (która trwa 1 godz. 25 min. na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol). Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, przystanek na Procidzie wydłuża podróż o prawie 30 minut (która trwa 45 minut na bezpośredniej trasie Ischia/Neapol).

trasie, wykonywało je w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, a zdaniem Włoch ten obowiązek świadczenia usług publicznych, zapewnianych w każdym razie w innych porach dnia niż rejsy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar, nie został spełniony (zob. motyw 185 lit. d)). Jeśli chodzi o usługi przewozu osób, jedyne inne przedsiębiorstwo świadczące usługi przewozów pasażerskich na tej trasie, SNAV, wykonywało tylko jeden codzienny rejs przez cały rok (wszystkie pozostałe rejsy koncentrowały się w okresie letnim), a mianowicie rejs z Ischii (Casamicciola) o godz. 9:45 i z Procidy o godz. 10:05. Usługa ta była oczywiście niewystarczająca do zaspokojenia potrzeb lokalnej ludności w zakresie transportu morskiego, zważywszy, że była świadczona w porze dnia, która nie odpowiadała potrzebom osób dojeżdżających (głównie pracowników i uczniów) z Ischii i była wykonywana tylko w jednym kierunku. Natomiast, jak wspomniano w motywie 39 lit. d), od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 września 2011 r., przedsiębiorstwo Caremar musiało zapewnić osiem codziennych usług przewozów pasażerskich przez cały rok, a od dnia 1 października 2011 r. – dziesięć codziennych usług przewozów pasażerskich przez cały rok w godzinach odpowiednich dla osób dojeżdżających do pracy ([222]), z dwoma dodatkowymi rejsami w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 września ([223]) Z tego powodu Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego i usług przewozów pasażerskich na tej trasie.

e) Jeżeli chodzi o trasę **Ischia/Procida/Pozzuoli**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi mieszane z wykorzystaniem promu, konkurując z przedsiębiorstwem Medmar na tej trasie. Sytuacja konkurencyjna opisana przez Włochy (zob. motyw 185 lit. e)) pokazuje, że usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Medmar z przystankiem na Procidzie nie były wystarczające, aby zaspokoić zapotrzebowanie publiczne lokalnej ludności ze względu na ich bardzo ograniczoną częstotliwość (raz dziennie przez cały rok w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, z dodatkowym rejsem z Ischii o godz. 7:30 w okresie szkolnym na warunkach rynkowych) oraz ich koncentrację we wczesnych godzinach porannych, bez pokrycia pozostałej części dnia ([224]). Z tego powodu Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia mieszanych usług transportu morskiego na tej trasie.

f) Jeżeli chodzi o trasę **Ischia/Procida**, Komisja zauważa, że w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar nie musiało świadczyć żadnych usług oprócz usług już świadczonych na trasach Ischia/Procida/Pozzuoli i Ischia/Procida/Neapol (zob. motyw 39 lit. f)). W związku z tym nie ma potrzeby dokonywania oceny sytuacji konkurencyjnej tego odcinka oddzielnie względem sytuacji konkurencyjnej opisanej już w motywach 365 lit. d) i e) w odniesieniu do tras Ischia/Procida/Neapol i Ischia/Procida/Pozzuoli.

g) Jeżeli chodzi o trasę **Procida/Pozzuoli**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, konkurując z przedsiębiorstwami Procida Lines, Gestour i Ippocampo, które wykonywały usługi mieszane z wykorzystaniem promu na tej trasie. Usługi przedsiębiorstwa Caremar i usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar nie miały jednak zamiennego charakteru, biorąc pod uwagę, że rejsy wodolotem są znacznie szybsze niż rejsy promem (50 minut podróży promem w porównaniu z 15 minutami podróży wodolotem). W każdym razie, niezależnie od stopnia substytucyjności usług przewozów pasażerskich i usług mieszanych, usługi świadczone przez konkurentów przedsiębiorstwa Caremar przez cały rok, w szczególności przez przedsiębiorstwa Gestour i Procida Lines, ponieważ przedsiębiorstwo Ippocampo działało wyłącznie w okresie letnim, były świadczone w innych godzinach w ciągu dnia niż przez Caremar ([225]) (zob. motyw 185 lit. g)). Z tego powodu Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia usług przewozu osób na tej trasie.

([222]) Mianowicie z Neapolu o godz. **8:50** (o godz. 9:55 do 1 października 2011 r.), **11:45**, **13:10**, **15:10** i **18:15**. Z Ischii o godz. **7:30**, **10:10**, **13:05** (o godz. 12:00 do dnia 1 października 2011 r.), **14:30** (o godz. 14:15 do dnia 1 października 2011 r.), **16:30** (o godz. 16:15 do dnia 1 października 2011 r.).

([223]) Mianowicie z Ischii na Procidę, a następnie do Neapolu o godz. **19:35** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 20:00); oraz z Neapolu na Procidę, a następnie na Ischię o godz. **20:55** (z wypłynięciem z Procidy o godz. 21:30).

([224]) Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar świadczyło tylko jedną usługę na warunkach rynkowych, mianowicie z Ischii o godz. **7:30** w okresie szkolnym (od dnia 16 września do dnia 14 czerwca) i dwie usługi w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych przez cały rok, mianowicie z Ischii (Casamicciola) o godz. **2:30**; oraz z Pozzuoli o godz. **4:10**.

([225]) Z Procidy przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało przez cały rok rejs o godz. 8:25 (8:10 od dnia 1 października 2011 r.), podczas gdy przedsiębiorstwo Gestour obsługiwało przez cały rok rejsy o godz. 6:50, 9:30, 11:20, 14:05 (do dnia 30 września 2011 r.), 17:05 (do dnia 30 września 2011 r.) i 18:55, a przedsiębiorstwo Procida Lines obsługiwało rejsy o godz. 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15. Z Pozzuoli przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało rejs o godz. 8:55 (8:50 od dnia 1 października 2011 r.), podczas gdy przedsiębiorstwo Gestour obsługiwało przez cały rok rejsy o godz. 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 15:05 (do dnia 30 września 2011 r.), 17:55 (do dnia 30 września 2011 r.) i 19:50, a przedsiębiorstwo Procida Lines obsługiwało rejsy o godz. 5:05, 7:05, 9:25 (do dnia 30 września 2011 r.), 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 i 20:00.

h) Jeżeli chodzi o trasę **Procida/Neapol**, w latach 2009–2011 przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, konkurując z przedsiębiorstwami SNAV i Medmar. Do dnia 30 września 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar nie zapewniało jednak żadnych rejsów poza rejsami obsługiwanymi na trasie Ischia/Procida/Neapol, a przedsiębiorstwo SNAV oferowało przez cały rok tylko jeden rejs oprócz rejsów już oferowanych na trasie Ischia/Procida/Neapol (z Procidy o godz. 7:35). Od dnia 1 października 2011 r. przedsiębiorstwo Medmar zapewniało jeden codzienny rejs poza rejsami obsługiwanymi na trasie Ischia/Procida/Neapol (z Neapolu o godz. 00:20), a przedsiębiorstwo SNAV nadal zapewniało przez cały rok tylko jeden codzienny rejs poza rejsami obsługiwanymi już na trasie Ischia/Procida/Neapol (z Neapolu o godz. 12:30). Wszystkie te rejsy były wykonywane w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych i w godzinach innych niż obsługiwane przez przedsiębiorstwo Caremar ([226]) (zob. motyw 185 lit. h)). Ponadto, nawet biorąc pod uwagę usługi świadczone przez przedsiębiorstwa SNAV i Medmar na trasie Ischia/Procida/Neapol, żadne przedsiębiorstwo żeglugowe nie świadczyło usług przewozów pasażerskich na tej trasie na warunkach rynkowych przez cały rok, a usługi przewozów pasażerskich przedsiębiorstw Medmar i SNAV w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych nie obejmowały pewnych przedziałów czasowych w ciągu dnia istotnych dla zapewnienia połączeń dla osób dojeżdżających codziennie do pracy (w godz. 6:00–7:00 i 8:00–10:00 z Procidy; oraz w godz. 7:00–8:00 i 17:00–18:00 z Neapolu). Z tych powodów Komisja uważa, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że wystąpiła niedoskonałość rynku w odniesieniu do świadczenia usług przewozu osób na tej trasie.

(366) W związku z powyższym Komisja uważa, że obowiązek świadczenia usług publicznych określony w przedłużonej początkowej umowie dotyczącej obsługi tras w Zatoce Neapolitańskiej jest uzasadniony faktycznym zapotrzebowaniem publicznym obejmującym zapewnienie ciągłości terytorialnej. W momencie przedłużeń początkowej umowy (lata 2009, 2010) same mechanizmy rynkowe (nawet przy nałożeniu obowiązku świadczenia usług publicznych) były niewystarczające, aby zaspokoić określone przez Włochy potrzeby w zakresie usług publicznych pod względem częstotliwości, ciągłości i regularności.

(367) Jeżeli chodzi o trasy w archipelagu Wysp Poncjańskich, jak wspomniano powyżej (zob. motyw 34 lit. b)), przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi przewozów pasażerskich i mieszanych na trasach Ponza/Formia, Ponza/Anzio i Formia/Ventotene do dnia 31 maja 2011 r. Obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar na trasach w archipelagu Wysp Poncjańskich dotyczył obsługiwanych portów, rodzaju i zdolności przewozowej statków przydzielonych do połączeń morskich wykonywanych w ramach systemu świadczenia usług publicznych, częstotliwości usług i maksymalnych taryf, które miały być pobierane (zob. motywy 36 lit. d), e), f) oraz motywy 40–44).

(368) Komisja zauważa, że w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 maja 2011 r. dwaj inni operatorzy, Vetor lub SNAP, oferowali usługi przewozów pasażerskich na trasach Ponza/Formia, Ponza/Anzio i Formia/Ventotene. Jak wyjaśniły Włochy, usług świadczonych przez przedsiębiorstwa Vetor i SNAP nie można jednak uznać za zastępujące usługi oferowane przez przedsiębiorstwo Caremar pod względem ciągłości i regularności (zob. motyw 186).

(369) W szczególności na trasie **Ponza/Formia** przedsiębiorstwo Vetor świadczyło przez cały rok codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych; natomiast przedsiębiorstwo Caremar świadczyło przez cały rok nie tylko jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu, ale również dwie codzienne usługi mieszane obsługiwane przez statki (zob. motyw 36 lit. d)). Usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Vetor nie obejmowały zatem transportu pojazdów i towarów (np. przesyłek pocztowych), co zdaniem Włoch miało zasadnicze znaczenie dla zapewnienia codziennego połączenia z częścią kontynentalną osobom dojeżdżającym do pracy wraz ze swoim pojazdem. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerskich, Włochy wyjaśniły (zob. motyw 185 lit. a)), że przedsiębiorstwo Caremar było zobowiązane do utrzymania statków na wyspie w nocy w celu zapewnienia pierwszego rejsu w ciągu dnia i zagwarantowania codziennego połączenia z częścią kontynentalną ze względów edukacyjnych i zawodowych. Dostępność statków na wyspie w nocy miała również na celu zapewnienie transportu morskiego do części kontynentalnej w przypadku nagłej sytuacji medycznej, której nie mógł zaspokoić śmigłowiec. W związku z tym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie wystąpiła niedoskonałość rynku.

([226]) Mianowicie z Procidy do Neapolu (40 minut podróży) o godz. **6:35** i **9:20** (o godz. 9:25 od dnia 1 października 2011 r. do dnia 16 stycznia 2012 r.); oraz z Neapolu na Procidę (40 minut podróży) o godz. **7:30** i **17:45** (o godz. 17:30 od dnia 1 października 2011 r. do dnia 16 stycznia 2012 r.).

(370) Na trasie **Ponza/Anzio** przedsiębiorstwo Vetor świadczyło codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu na warunkach rynkowych w sezonie i w soboty poza sezonem w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, podczas gdy przedsiębiorstwo Caremar świadczyło codzienną usługę przewozów pasażerskich dużych prędkości w sezonie od poniedziałku do soboty oraz dwie codzienne usługi mieszane przez cały rok w niedziele i święta (zob. motyw 36 lit. e)). Włochy wyjaśniły (zob. motyw 185 lit. b)), że obowiązek świadczenia usług publicznych jest uzasadniony względami rozwoju społecznego i gospodarczego oraz ma na celu zapewnienie pasażerom posiadającym pojazdy możliwości odbywania podróży w obie strony z Ponzy/na Ponzę przez cały rok przynajmniej w niedziele i święta (np. w celu umożliwienia wizyt rodzinnych). Komisja zauważa, że usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Vetor nie pokrywały zapotrzebowania na usługi publiczne w zakresie transportu pojazdów i towarów (np. przesyłek pocztowych). Ponadto usługi przewozów pasażerskich świadczone przez przedsiębiorstwo Vetor w sezonie na warunkach rynkowych były skierowane głównie do sektora turystycznego, podczas gdy obecność przedsiębiorstwa Caremar miała na celu zaspokojenie ruchu mieszkańców, również poprzez zapewnienie dostępnych taryf. W związku z tym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie wystąpiła niedoskonałość rynku.

(371) Na trasie **Formia/Ventotene** przedsiębiorstwo Vetor świadczyło jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich z wykorzystaniem wodolotu w okresie poza sezonem oraz dodatkowy rejs w każdy poniedziałek w sezonie, w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych; przedsiębiorstwo SNAP świadczyło jedną codzienną usługę przewozów pasażerskich w sezonie z wykorzystaniem wodolotu na warunkach rynkowych. Z kolei przedsiębiorstwo Caremar obsługiwało dwie codzienne usługi mieszane i dwie ([227]) codzienne usługi przewozów pasażerskich przez cały rok (zob. motyw 36 lit. f)). Usługi świadczone przez przedsiębiorstwa Vetor i SNAP nie pokrywały zapotrzebowania na usługi publiczne w zakresie przewozu osób i towarów (np. przesyłek pocztowych), a w odniesieniu do transportu pasażerskiego były niewystarczające, aby zapewnić ciągłość z częścią kontynentalną ze względu na ich ograniczoną częstotliwość i regularność. Jak wyjaśniły Włochy (zob. motyw 185 lit. c)), usługi świadczone przez przedsiębiorstwo Caremar umożliwiały mieszkańcom podróż do części kontynentalnej ze względów zawodowych lub edukacyjnych. Ponadto, ponieważ statki przedsiębiorstwa Caremar pozostawały w nocy na wyspie, zapewniały transport morski do części kontynentalnej w nagłych przypadkach. W związku z tym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu, uznając, że na tej trasie wystąpiła niedoskonałość rynku.

Najmniej szkodliwe podejście

(372) Komisja zauważa, że w świetle planowanej prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar i w celu zapewnienia ciągłości świadczenia usług publicznych na podstawie początkowej umowy, Włochy postanowiły przedłużyć początkową umowę w niezmienionej formie (z wyjątkiem zmiany metody określania wysokości rekompensaty mającej zastosowanie od 2010 r.).

(373) Komisja przyznaje, że popyt wśród użytkowników nie mógł zostać zaspokojony wyłącznie w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty nałożonego na konkurentów przedsiębiorstwa Caremar w odniesieniu do przedmiotowych tras. Faktycznie z powodów wymienionych powyżej (motywy 262–265) system obowiązku świadczenia usług publicznych, który obowiązywał w Zatoce Neapolitańskiej, nie był w żaden sposób porównywalny z obowiązkiem świadczenia usług publicznych nałożonym na przedsiębiorstwo Caremar na mocy przedłużonej początkowej umowy. Warto przypomnieć, że w okresie od końca grudnia 2010 r. do dnia 1 października 2011 r. konkurenci przedsiębiorstwa Caremar (z wyjątkiem przedsiębiorstw Gestour i Procida Lines) zaprzestali świadczenia usług w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych bez rekompensaty. W przypadku braku obecności przedsiębiorstwa Caremar większość tras w Zatoce Neapolitańskiej pozostałaby nieobsługiwana (zob. motyw 183 lit. b)). Jeżeli chodzi o trasy w archipelagu Wysp Ponckańskich, Komisja zauważa, że oferta pozostałych operatorów na tych trasach nie spełniała (wszystkich) wymogów regularności, ciągłości, przepustowości i cen oraz że obsługa większości (jeśli nie wszystkich) tras, zwłaszcza poza sezonem, przynosi straty, w związku z czym bez rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych prawdopodobnie nie byłyby one w ogóle obsługiwane. Ponadto Komisja przyznaje, że ze względu na proces prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar przedłużenie początkowej umowy było jedynym sposobem zagwarantowania ciągłości świadczenia usług publicznych do czasu zakończenia prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar.

Podsumowanie

(374) W związku z tym Komisja stwierdza, że Włochy nie popełniły oczywistego błędu przy określaniu usług powierzonych przedsiębiorstwu Caremar jako UOIG na trasach wskazanych w motywach 365 i 367–371. Obawy wyrażone przez Komisję w decyzjach z 2011 r. i 2012 r. zostały zatem rozwiane.

([227]) Cztery usługi dziennie w poniedziałki.

9.3.2. *Potrzeba istnienia aktu powierzenia określającego obowiązki świadczenia usług publicznych oraz metody obliczania rekompensaty*

(375) Jak wskazano w sekcji 2.3 zasad ramowych UOIG z 2011 r. pojęcie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu art. 106 TFUE oznacza, że wykonywanie UOIG musi być powierzone odnośnemu przedsiębiorstwu na mocy jednego aktu lub większej liczby aktów urzędowych.

(376) Akty te muszą określać w szczególności: a) dokładny charakter i czas trwania obowiązku świadczenia usług publicznych; b) przedsiębiorstwo i odnośne terytorium; c) charakter praw wyłącznych; d) parametry służące do obliczania, kontrolowania i przeglądu kwot rekompensaty; oraz e) ustalenia dotyczące unikania i spłaty nadwyżek rekompensat.

(377) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. i decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja wyraziła wątpliwości, czy w akcie powierzenia zawarto kompleksowy opis charakteru obowiązków świadczenia usług publicznych przez przedsiębiorstwo Caremar w okresie przedłużenia. Komisja przypomniała również, że różne elementy powierzenia usług można umieścić w kilku aktach prawnych bez podawania w wątpliwość stosowności definicji tych obowiązków. W okresie przedłużenia akt powierzenia usług przedsiębiorstwu Caremar obejmował początkową umowę (z późniejszymi zmianami i przedłużeniami z biegiem czasu), decyzję zarządu regionu nr 548 z dnia 1 kwietnia 2007 r. określającą obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w odniesieniu do rodzaju statków, częstotliwości i rozkładów połączeń do dnia 30 września 2011 r., decyzję zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. określającą obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w odniesieniu do rodzaju statków, częstotliwości i rozkładów połączeń od dnia 1 października 2011 r. do dnia 15 stycznia 2012 r. oraz decyzję zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. określającą obowiązek świadczenia usług publicznych nałożony na przedsiębiorstwo Caremar w odniesieniu do rodzaju statków, częstotliwości i rozkładów połączeń od dnia 16 stycznia 2012 r. do dnia 31 lipca 2012 r. (zob. motywy 36 i 38), szereg decyzji ad hoc podjętych przez Włochy, uchwałę 111/2007 oraz ustawę 166/2009.

(378) W tym kontekście Komisja zauważa przede wszystkim, że przedłużona początkowa umowa, która stanowi akt powierzenia usług przedsiębiorstwu Caremar, nadal w pełni obowiązywała do dnia 31 lipca 2012 r. (zob. motyw 348).

(379) Zgodnie z przedłużoną początkową umową w planach pięcioletnich określono połączenia i porty, które będą stanowiły przedmiot obsługi, rodzaj oraz zdolność przewozową jednostek pływających przeznaczonych do obsługi przedmiotowych połączeń morskich, częstotliwość przewozów oraz obowiązujące stawki opłat, z uwzględnieniem stawek ulgowych, w szczególności dla stałych mieszkańców regionów wyspiarskich. Komisja zauważa, że w 2007 r., tj. przed pierwszym przedłużeniem początkowej umowy, region Kampanii przyjął w drodze decyzji zarządu regionu nr 548 z dnia 1 kwietnia 2007 r. plan pięcioletni na lata 2007–2011, który nadal obowiązywał bez żadnych zmian w odniesieniu do zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych do dnia 30 września 2011 r. Plan ten miał zatem zastosowanie w momencie pierwszego przedłużenia początkowej umowy (w grudniu 2008 r.), drugiego przedłużenia początkowej umowy (we wrześniu 2009 r.) i trzeciego przedłużenia początkowej umowy (w sierpniu 2010 r.). Plan pięcioletni na lata 2011–2015 został przyjęty przez region Kampanii decyzją zarządu regionu nr 443 z dnia 9 sierpnia 2011 r. i zmieniony decyzją zarządu regionu nr 857 z dnia 30 grudnia 2011 r. oraz obejmował okres od dnia 1 października 2011 r. do końca 2015 r. Plan pięcioletni na lata 2011–2015 obowiązywał bez żadnych zmian w okresie objętym przedłużoną początkową umową od dnia 1 października 2011 r. do jej wygaśnięcia w dniu 31 lipca 2012 r. Na tej podstawie Komisja stwierdza, że obowiązki świadczenia usług publicznych, z których przedsiębiorstwo Caremar musiało wywiązać się w okresie przedłużenia, określono w wystarczająco jasny sposób.

(380) Komisja zauważyła już w motywach 239 i 240 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r., że parametry niezbędne do obliczenia kwoty rekompensaty zostały ustalone z wyprzedzeniem i są wyraźnie opisane. W szczególności w odniesieniu do 2009 r. przedłużona początkowa umowa (zob. motywy 48–52) zawiera wyczerpujący i precyzyjny wykaz elementów kosztów, które należy uwzględnić, a także metodę obliczania zwrotu z zainwestowanego kapitału dla operatora. W odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2010 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. odpowiednią metodę określono w uchwale 111/2007 (zob. motyw 53). Ściślej rzecz biorąc, uchwała 111/2007 zawiera szczegółowe informacje na temat uwzględnionych elementów kosztów oraz zwrotu z zainwestowanego kapitału. Przedłużona początkowa umowa zapewniła, że rekompensata opierała się na rzeczywistych kosztach poniesionych i przychodach uzyskanych w związku ze świadczeniem usługi publicznej. W ten sposób można było wykryć nadwyżkę rekompensaty i łatwo jej uniknąć. W stosownych przypadkach państwo mogło następnie odzyskać nadwyżkę rekompensaty od przedsiębiorstwa Caremar.

(381) Na tej podstawie Komisja uważa, że w odniesieniu do okresu przedłużenia obowiązywania początkowej umowy w aktach powierzenia określono jasną definicję obowiązków świadczenia usług publicznych, okres obowiązywania, przedsiębiorstwo i terytorium, parametry obliczania, kontrolowania i przeglądu rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania ewentualnej nadwyżki rekompensaty zgodnie z zasadami ramowymi UOIG z 2011 r.

9.3.3. *Czas trwania okresu powierzenia*

(382) Zgodnie z pkt 17 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „czas trwania okresu powierzenia powinien być uzasadniony obiektywnymi kryteriami, np. potrzebą zamortyzowania niepodlegających przekazaniu środków trwałych. Zasadniczo okres powierzenia nie powinien przekraczać okresu koniecznego do amortyzacji najbardziej istotnych aktywów niezbędnych do oferowania danej UOIG".

(383) Komisja zauważa, że przedłużenia początkowej umowy były konieczne w celu zapewnienia ciągłości świadczenia usługi publicznej do czasu zakończenia prywatyzacji.

(384) Biorąc pod uwagę, że okres przedłużeń początkowej umowy był uzasadniony potrzebą prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar oraz że przedłużenia te nie sprawiły, iż okres powierzenia UOIG przekracza okres wymagany na amortyzację statków wykorzystywanych przez przedsiębiorstwo Caremar do świadczenia UOIG (który może przekroczyć 25 lat), Komisja stwierdza, że przedłużona początkowa umowa jest zgodna z pkt 17 zasad ramowych UOIG z 2011 r.

9.3.4. *Zgodność z dyrektywą 2006/111/WE*

(385) Zgodnie z pkt 18 zasad ramowych UOIG z 2011 r. „[...] pomoc zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu, jedynie jeśli przedsiębiorstwo przestrzega, w stosownych przypadkach, przepisów dyrektywy Komisji 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw" ([228]).

(386) Ponadto zgodnie z pkt 44 zasad ramowych UOIG z 2011 r.: „W przypadku gdy przedsiębiorstwo prowadzi zarówno działalność wchodzącą w zakres UOIG, jak i działalność wykraczającą poza ten zakres, w wewnętrznych księgach rachunkowych przedsiębiorstwa należy wykazać osobno koszty i przychody związane z UOIG oraz koszty i przychody związane z innymi usługami zgodnie z zasadami określonymi w pkt 31".

(387) Włochy potwierdziły, że przedsiębiorstwo Caremar świadczyło usługi publiczne wyłącznie na podstawie przedłużonej początkowej umowy. W związku z tym przedsiębiorstwo Caremar nie kwalifikuje się jako „przedsiębiorstwo zobowiązane do prowadzenia oddzielnych ksiąg" na mocy dyrektywy 2006/111/WE ([229]), a wymogi dotyczące przejrzystości przewidziane w art. 1 ust. 2 dyrektywy 2006/111/WE nie mają zastosowania, ponieważ dotyczą one wyłącznie przedsiębiorstw, które prowadzą również działalność inną niż usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, które powierzono przedsiębiorstwu.

(388) Jeżeli chodzi o wymogi przejrzystości przewidziane w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2006/111/WE, Komisja zauważa, że z przedłużonej początkowej umowy jasno wynika kwota funduszy publicznych udostępnionych przez organy publiczne przedsiębiorstwu Caremar oraz rzeczywiste wykorzystanie tych funduszy publicznych.

([228]) Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

([229]) Zgodnie z art. 2 akapit pierwszy lit. d) dyrektywy 2006/111/WE „przedsiębiorstwo zobowiązane do prowadzenia oddzielnych ksiąg" oznacza każde przedsiębiorstwo, któremu zgodnie z art. 86 ust. 1 [art. 106 ust. 1] Traktatu przyznane zostały przez państwo członkowskie prawa specjalne lub wyłączne albo któremu powierzone zostało świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym zgodnie z art. 86 ust. 2 [art. 106 ust. 2] Traktatu oraz otrzymuje rekompensatę za świadczenie usług publicznych w odniesieniu do takiej usługi, a które prowadzi także inną działalność.

(389) W związku z tym Komisja uważa, że pkt 18 zasad ramowych UOIG został spełniony i że pkt 44 zasad ramowych UOIG z 2011 r. nie ma zastosowania.

9.3.5. *Kwota rekompensaty*

(390) Pkt 21 zasad ramowych UOIG z 2011 r. stanowi, że „[...] kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto ([230]) wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wraz z rozsądnym zyskiem".

(391) W przedmiotowej sprawie, w szczególności w odniesieniu do przedłużenia początkowej umowy, ponieważ rekompensata stanowi pomoc niezgodną z prawem przyznaną przed wejściem w życie zasad ramowych UOIG z 2011 r., pkt 69 tych zasad stanowi w szczególności, że do celów oceny pomocy państwa nie jest wymagane stosowanie metody nieponiesionych kosztów netto zgodnie z pkt 24 zasad ramowych z 2011 r. Zamiast tego można stosować alternatywne metody obliczania kosztów netto niezbędnych do wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, takie jak metoda oparta na podziale kosztów. Zgodnie z tą ostatnią metodą koszt netto byłby obliczany jako różnica między kosztami a przychodami wyznaczonego dostawcy z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usług publicznych, określonymi i oszacowanymi w akcie powierzenia. W pkt 28–38 zasad ramowych UOIG z 2011 r. określono bardziej szczegółowo sposób stosowania tej metody.

(392) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. i w decyzji o rozszerzeniu postępowania z 2012 r. Komisja wyraziła wątpliwości odnośnie do premii z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 %, która obowiązywała od 2010 r. W szczególności Komisja podała w wątpliwość, czy premia ta odzwierciedla odpowiedni poziom ryzyka, biorąc pod uwagę fakt, że wydaje się, iż prima facie przedsiębiorstwo Caremar nie podjęło ryzyka zwykle ponoszonego przy świadczeniu takich usług. Ściślej rzecz biorąc, elementy kosztów do celów obliczenia rekompensaty obejmują wszystkie koszty związane ze świadczeniem usługi, a także zmiany np. cen paliw. W rezultacie Komisja uznała na tym etapie, że przedsiębiorstwo Caremar mogło otrzymać nadwyżkę rekompensaty.

(393) Jeżeli chodzi o poziom rozsądnego zysku, Komisja zauważa, że zwrot z kapitału obliczono na podstawie premii z tytułu ryzyka w wysokości 6,5 % przy użyciu wzoru do obliczenia wartości WACC ([231]). Jak już zauważono (zob. motyw 280), ta premia z tytułu ryzyka jest w pełni zgodna z premią z tytułu ryzyka w wysokości 6,4 %, którą państwo członkowskie ustaliło dla sektora z wykorzystaniem analiz makroekonomicznych.

(394) Ponadto Komisja porównała zwrot z zainwestowanego kapitału w wysokości 6,5 %, który został zastosowany w odniesieniu do przedsiębiorstwa Caremar, z medianą zwrotu z kapitału osiągniętego przez grupę odniesienia w 2008 r. i 2011 r. (lata przed powierzeniem usług przedsiębiorstwu Caremar). Grupa odniesienia składa się z wybranych operatorów promów, którzy oferowali połączenia morskie we Włoszech lub między Włochami a innymi państwami członkowskimi ([232]), które zdaniem Komisji są wystarczająco reprezentatywne dla sytuacji rynkowej. Z analizy wynika, że zwrot z kapitału mający zastosowanie do przedsiębiorstwa Caremar jest zbliżony do mediany zwrotu osiągniętego przez przedsiębiorstwa należące do grupy odniesienia. W związku z tym zwrot z kapitału na poziomie 6,5 % z perspektywy *ex ante* był również zgodny z ryzykiem, jakie ponosiło przy świadczeniu usług publicznych na podstawie przedłużonej początkowej umowy.

([230]) W tym kontekście koszt netto oznacza koszt netto określony zgodnie z pkt 25 zasad ramowych UOIG z 2011 r. lub koszty pomniejszone o przychody, w przypadku gdy nie można zastosować metody nieponiesionych kosztów netto.

([231]) Premia z tytułu ryzyka dodana do stopy wolnej od ryzyka dała wartość kosztu kapitału podwyższonego ryzyka, która jest niezbędna do określenia stopy zwrotu z kapitału obliczonej na podstawie wartości WACC.

([232]) W szczególności dotyczy to następujących operatorów: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries i Caronte & Tourist. Pozostałe przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia (np. CIN, Laziomar, Siremar i Toremar) wyłączono z grupy odniesienia.

(395) W odniesieniu do kwestii, czy premia ta odzwierciedla poziom ryzyka ponoszonego przez przedsiębiorstwo Caremar w związku ze świadczeniem UOIG, Komisja zauważa, że zmiany cen paliw można uwzględniać jedynie w drodze ewentualnej rocznej korekty pułapu taryf. W związku z tym obliczenie rekompensaty niekoniecznie obejmowało wzrost cen paliwa, jeżeli wzrost ten nie przełożył się na wyższe taryfy. Potwierdza to fakt, że – jak pokazano w tabeli 12 – przedsiębiorstwo Caremar otrzymało w latach 2011 i 2012 niedostateczną rekompensatę z powodu znacznego wzrostu kosztów paliwa i zmniejszenia ruchu pasażerskiego wynikającego z kryzysu gospodarczego w tych latach. W związku z tym przedsiębiorstwo Caremar było narażone na ryzyko w danym okresie, które w praktyce nie pozwalało mu na skorzystanie z żadnej marży zysku.

(396) I wreszcie, Komisja zauważa, że w przedłożonej uchwale 111/2007 uwzględniono niektóre wartości rynkowe mające zastosowanie w sektorze kabotażu morskiego. Określono w niej koszty kwalifikowalne do celów obowiązków świadczenia usług publicznych, jak również zasady obliczania stopy zwrotu z kapitału na podstawie informacji, warunków i ryzyka właściwych dla tego konkretnego sektora.

(397) W związku z powyższym Komisja uważa, że stopa zwrotu z kapitału w wysokości 6,5 % jest na rozsądnym poziomie.

(398) W tym kontekście, na podstawie zestawienia poszczególnych tras przedłożonego przez Włochy i zagregowanego w tabeli 12, Komisja sprawdziła, że w okresie od 2009 r. do lipca 2012 r. (początkowa umowa) faktyczna rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacona przedsiębiorstwu Caremar nie przekraczała kwoty kwalifikującej się rekompensaty obejmującej zwrot z kapitału w wysokości 6,5 %. W rzeczywistości wyniki operacyjne przedsiębiorstwa Caremar poddane audytowi za cały okres (2009–2012) wykazują wynik ujemny:

Tabela 12

Koszt netto świadczenia usługi publicznej przez przedsiębiorstwo Caremar od 2009 r. do lipca 2012 r.

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Suma całkowita
Przychody ogółem	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
- Koszty ogółem	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
- Amortyzacja	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Koszt netto świadczenia usług publicznych	- 29 940 000	- 28 694 000	- 24 621 000	- 12 387 000	- 95 642 000
+ Zwrot z kapitału (6,5 %)	- 924 105	- 547 000	- 425 000	- 314 000	- 2 210 105
= Kwalifikowalność do rekompensaty	- 30 864 105	- 29 241 000	- 25 046 000	- 12 701 000	- 97 852 105
+ Faktyczna rekompensata	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Nadwyżka/ niedostatek rekompensaty	1 610 345	628 832	- 1 027 355	- 1 228 000	- 16 178

(399) Zgodnie z pkt 49 zasad ramowych UOIG z 2011 r. państwa członkowskie mają obowiązek dopilnować, by rekompensata przyznana na wykonywanie UOIG nie skutkowała przyznaniem przedsiębiorstwom nadwyżki rekompensaty (zgodnie z pkt 47 tych zasad ramowych). Państwa członkowskie mają m.in. obowiązek przekazać stosowne dokumenty na żądanie Komisji. Ponadto są one zobowiązane przeprowadzać regularne kontrole lub zadbać o przeprowadzanie takich kontroli pod koniec okresu powierzenia, a w każdym razie co najmniej co trzy lata. Gwarantuje to, że kwota rekompensaty nie przekracza kosztów netto usługi (do których co do zasady dodaje się zwrot z kapitału).

(400) Na wniosek Komisji Włochy potwierdziły, że kwota rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar została zweryfikowana zgodnie z uchwałą 111/2007, w której ustanowiono mechanizm weryfikacji na koniec każdego trzyletniego okresu regulacyjnego w odniesieniu do lat budżetowych 2010, 2011 i 2012 (do dnia 1 sierpnia 2012 r.). Ponadto Włochy stwierdziły, że zweryfikowano również rok budżetowy 2009 ze względów przejrzystości i rozliczalności, chociaż uchwała 111/2007 nie miała jeszcze zastosowania. W wyniku tych weryfikacji Włochy wykryły niedostateczną rekompensatę, jak pokazano w tabeli 12.

(401) W świetle powyższego Komisja uważa, że środki te są wystarczające do uniknięcia i wykrycia ewentualnej nadwyżki rekompensaty. W związku z tym kwota rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu Caremar podczas przedłużenia początkowej umowy nie doprowadziła do nadwyżki rekompensaty zgodnie z sekcją 2.8 zasad ramowych UOIG z 2011 r.

9.3.6. *Pierwszeństwo przybijania do nabrzeża*

(402) W art. 19-*ter* ust. 21 ustawy 166/2009 jasno określono, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża było konieczne do zagwarantowania ciągłości terytorialnej z wyspami oraz w świetle obowiązków świadczenia usług publicznych przez przedsiębiorstwa należące do byłej grupy Tirrenia, w tym przedsiębiorstwo Caremar. Jeżeli przedsiębiorstwa, którym powierzono obowiązki świadczenia usług publicznych, nie miałyby pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, przedsiębiorstwa te istotnie mogłyby być zmuszone do oczekiwania na swoją kolej przed zadokowaniem i tym samym notować opóźnienia, co byłoby sprzeczne z celem zapewnienia konsumentom niezawodnej i dogodnej komunikacji. Regularny rozkład połączeń jest istotnie niezbędny, aby zaspokoić potrzeby mieszkańców wysp w zakresie mobilności i przyczynić się do rozwoju gospodarczego odnośnych wysp. Ponadto pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest konieczne, aby porty przydzielały miejsca i czas postoju w sposób umożliwiający operatorowi świadczącemu usługi publiczne wywiązywanie się z obowiązku świadczenia usług publicznych.

(403) W tym kontekście Komisja uważa, że środek ten przyznano przedsiębiorstwu Caremar, aby umożliwić mu wywiązanie się z obowiązków świadczenia usług publicznych, które stanowią faktyczne UOIG (zob. sekcja 9.3.1). Ponadto Włochy potwierdziły, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża ma zastosowanie jedynie do usług świadczonych w ramach systemu świadczenia usług publicznych.

(404) Komisja dokonała już szczegółowej oceny zgodności UOIG i powiązanej rekompensaty dla przedsiębiorstwa Caremar w okresie przedłużenia początkowej umowy (zob. sekcje 9.3.1–9.3.5). Komisja uważa zatem, że dokonana przez nią ocena zgodności pierwszeństwa przybijania do nabrzeża może ograniczać się do ustalenia, czy środek ten może prowadzić do nadwyżki rekompensaty.

(405) Komisja uważa, że wszelka możliwa korzyść pieniężna z pierwszeństwa przybijania do nabrzeża byłaby ograniczona (zob. motyw 225). W rezultacie również ryzyko nadwyżki rekompensaty wynikające ze środka byłoby ograniczone. Ponadto w zakresie, w jakim środek ten ograniczałby koszty operacyjne lub zwiększał przychody operatora usługi publicznej, skutki te byłyby w pełni odzwierciedlone w wewnętrznych księgach rachunkowych operatora. Dlatego też w trakcie kontroli pod kątem nadwyżki rekompensaty, które zastosowano w odniesieniu do przedsiębiorstwa Caremar, jak opisano w sekcji 9.3.5, możliwe jest również wykrycie każdej ewentualnej nadwyżki rekompensaty wynikającej z pierwszeństwa przybijania do nabrzeża.

(406) W związku z tym Komisja stwierdza, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża, które było nierozerwalnie związane z usługą publiczną świadczoną przez przedsiębiorstwo Caremar w czasie przedłużenia początkowej umowy, jest również zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE i zasadami ramowymi UOIG z 2011 r.

9.3.7. *Wnioski w kwestii zgodności z rynkiem wewnętrznym*

(407) Na podstawie oceny zawartej w motywach 347–406 Komisja stwierdza, że rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Caremar za świadczenie usług transportu morskiego na podstawie przedłużonej początkowej umowy w Zatoce Neapolitańskiej w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 lipca 2012 r. i w archipelagu Wysp Poncjańskich w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 maja 2011 r. wraz z pierwszeństwem przybijania do nabrzeża jest zgodna z obowiązującymi warunkami zasad ramowych UOIG z 2011 r., a zatem jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE.

10. **PODSUMOWANIE**

(408) Na podstawie powyższej oceny Komisja podjęła decyzję, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana przedsiębiorstwu Caremar w ramach przedłużonej początkowej umowy jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE. Ponadto z uwagi na fakt, że pierwszeństwo przybijania do nabrzeża jest nierozerwalnie związane z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwo Caremar w ogólnym interesie gospodarczym, środek ten jest również zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 TFUE.

(409) Komisja stwierdza, że następujące środki nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE:

— rekompensata przyznana przedsiębiorstwu Caremar za świadczenie usług transportu morskiego w ramach nowego zamówienia publicznego na usługi na okres od 16 lipca 2015 r. do 15 lipca 2024 r. w pakiecie z działalnością przedsiębiorstwa Caremar i przyznanie przedsiębiorstwu Caremar pierwszeństwa przybijania do nabrzeża, ponieważ środek ten spełnia wszystkie cztery kryteria *Altmark*;

— potencjalne wykorzystanie przez przedsiębiorstwo Caremar środków finansowych przeznaczonych na modernizację statków do celów związanych z płynnością, ponieważ przedsiębiorstwo Caremar nie wykorzystało tych środków na wspomniane cele;

— zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar oraz możliwość wykorzystania środków z FAS na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością, jak określono w ustawie z 163/2010,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Rekompensata na rzecz przedsiębiorstwa Caremar oraz pierwszeństwo przybijania do nabrzeża przyznane za świadczenie usług transportu morskiego na mocy przedłużenia początkowej umowy w okresie od 1 stycznia 2009 r. do 31 lipca 2012 r. stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Włochy wdrożyły pomoc na rzecz przedsiębiorstwa Caremar z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

Udzielenie nowego zamówienia publicznego na usługi na okres od dnia 16 lipca 2015 r. do dnia 15 lipca 2024 r., w tym rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych wypłaconej na jego podstawie, w połączeniu ze sprzedażą przedsiębiorstwa Caremar i pierwszeństwem przybijania do nabrzeża, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 3

Możliwość tymczasowego wykorzystania zasobów finansowych już przeznaczonych na ulepszenie i modernizację floty na pokrycie pilnych potrzeb związanych z płynnością, jak określono w ustawie 163/2010, nie została w przypadku przedsiębiorstwa Caremar wykorzystana. W związku z tym nie stanowi ona pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Caremar w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 4

Zwolnienia podatkowe związane z procesem prywatyzacji przedsiębiorstwa Caremar, jak określono w ustawie 163/2010, nie stanowią pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Caremar i jego nabywcy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 5

Możliwość wykorzystania środków z *Fondo Aree Sottoutilizzate* na zaspokojenie potrzeb związanych z płynnością, jak określono w ustawie 163/2010, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Wiceprzewodnicząca wykonawcza