SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/440

z dne 8. julija 2024

o ukrepih SA.32014, SA.32015 in SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Kampanija izvedli za družbo Caremar in njenega pridobitelja, združenje SNAV/Rifim

(notificirano pod dokumentarno številko C(2024) 4656)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je 5. oktobra 2011 po več pritožbah ([2]) in izmenjavah z italijanskimi organi ([3]) začela formalni postopek preiskave glede več ukrepov, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2011) ([4]). S sklepom z dne 7. novembra 2012, kakor je bil spremenjen 19. decembra 2012 (v nadaljnjem besedilu: sklep o razširitvi iz leta 2012) ([5]), je formalno preiskavo razširila na nekatere dodatne ukrepe javne podpore, sprejete v korist navedenih družb.

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

([2]) Komisija je 23. marca 2009, 9. decembra 2009, 21. decembra 2009, 6. januarja 2010, 27. septembra 2010 in 12. oktobra 2010 prejela šest pritožb o več ukrepih podpore, ki jih je italijanska država sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, ki so jo sestavljale ladjarske družbe Tirrenia di Navigazione S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Tirrenia), Adriatica S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Adriatica), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Caremar), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Saremar), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Siremar) in Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Toremar).

([3]) Kar zadeva družbo Caremar, so italijanski organi 29. julija 2010 Komisiji priglasili nadomestilo za izvajanje javne službe, ki ga je italijanska država v letih 2009 in 2010 izplačala družbi Caremar. Priglasitev in nadaljnje izmenjave z italijanskimi organi, ki so med drugim priglasitev razširili na nadomestilo, izplačano do konca leta 2011, so bile evidentirane pod številko zadeve N 338/2010. Vendar je bil ukrep pozneje evidentiran kot nepriglašena pomoč pod številkami zadev SA 32014, SA 32015 in SA 32016, saj je bila državna podpora uvedena, preden bi lahko Komisija sprejela stališče o njeni združljivosti z notranjim trgom. Italija je 28. septembra 2011 Komisijo obvestila, da namerava deželne družbe nekdanje skupine Tirrenia privatizirati, tudi družbo Toremar.

([4]) Sklep o začetku postopka iz leta 2011 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* (UL C 28, 1.2.2012, str. 18). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o ukrepih, ki se preiskujejo.

([5]) Sklep o razširitvi iz leta 2012 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* (UL C 84, 22.3.2013, str. 58). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o ukrepih, ki se preiskujejo.

(2) Komisija je zgoraj navedeni formalni postopek preiskave glede družb Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar in Laziomar že zaključila z ločenimi sklepi, sprejetimi za vsako od teh družb skupine Tirrenia ([6]).

(3) Kar zadeva družbo Caremar, se je sklep o začetku postopka iz leta 2011 nanašal na naslednje ukrepe:

— nadomestila, dodeljena za opravljanje storitev na več pomorskih poteh med 1. januarjem 2009 in 31. decembrom 2011;

— prednostni privez, določen z zakonskim odlokom št. 135 z dne 25. septembra 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakonski odlok št. 135/2009), ki je bil preoblikovan v zakon št. 166 z dne 20. novembra 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 166/2009);

— ukrepe, določene z zakonskim odlokom št. 125 z dne 5. avgusta 2010 (v nadaljnjem besedilu: zakonski odlok št. 125/2010), ki je bil preoblikovan v zakon št. 163 z dne 1. oktobra 2010 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 163/2010), ter

— postopek privatizacije družbe Caremar.

(4) Italija je pripombe o ukrepih, zajetih v sklepu o začetku postopka iz leta 2011, predložila 15. novembra 2011, 30. novembra 2011 in 16. marca 2012. Italijanski organi so z dopisom z dne 19. julija 2012 predložili dodatne informacije o privatizaciji družbe Caremar. Te informacije, ki so vključevale podroben opis pogojev, ki so jih zadevni organi naložili morebitnim ponudnikom, Komisiji ob sprejetju sklepa o začetku postopka iz leta 2011 niso bile na voljo. Italijanski organi so dodatne informacije predložili 4. oktobra 2012, potem ko je Komisija 18. julija 2012 poslala zahtevo za informacije.

(5) Družba Caremar je 19. in 21. marca 2012 predložila pripombe k sklepu o začetku postopka iz leta 2011, Italiji pa so bile posredovane 26. marca 2012. Italija je 26. aprila 2012 potrdila, da se strinja z ugotovitvami družbe Caremar.

(6) Komisija je prejela tudi pripombe več družb in pritožbe glede nadomestila, dodeljenega družbi Caremar za opravljanje storitev v Neapeljskem zalivu. Te pritožbe je obravnavala kot pripombe zainteresiranih strani v okviru formalnega postopka preiskave, saj so se nanašale na predmet, obravnavan v sklepu o začetku postopka iz leta 2011.

(7) Družba Alilauro S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Alilauro) je 28. februarja 2012 vložila pritožbo, v kateri je trdila, da je bila družbi Caremar zaradi podaljšanja prvotne pogodbe dodeljena nezakonita državna pomoč. Dne 7. marca 2012 je predložila pripombe k sklepu o začetku postopka iz leta 2011.

([6]) Komisija je s Sklepom Komisije (EU) 2018/261 z dne 22. januarja 2014 o ukrepih SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ki jih izvaja dežela Sardinija v korist družbe Saremar (UL L 49, 22.2.2018, str. 22), zaključila formalni postopek preiskave v zvezi z nekaterimi ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar. S Sklepom Komisije (EU) 2022/756 z dne 30. septembra 2021 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jih Italija in dežela Sardinija izvajata v korist družbe Saremar (UL L 138, 17.5.2022, str. 19), je zaključila formalni postopek preiskave v zvezi s preostalimi ukrepi, dodeljenimi družbi Saremar. S Sklepom Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione (UL L 332, 12.10.2020, str. 45), je zaključila formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, dodeljenimi družbi Tirrenia in njeni pridobiteljici, družbi Compagnia Italiana di Navigazione, za obdobje 2009–2020. S Sklepom Komisije (EU) 2022/348 z dne 17. junija 2021 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Toskana izvedli za družbo Toremar in njeno pridobiteljico, družbo Moby (UL L 64, 2.3.2022, str. 6), je zaključila formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, dodeljenimi družbi Toremar in njeni pridobiteljici, družbi Moby S.p.A., za obdobje 2009–2023. S Sklepom Komisije (EU) 2022/448 z dne 17. junija 2021 glede ukrepov SA.32014, SA.32015 in SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Siremar in njeno pridobiteljico, družbo Società Navigazione Siciliana (UL L 97, 24.3.2022, str. 1), je zaključila formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, dodeljenimi družbi Siremar in njeni pridobiteljici, družbi Società Navigazione Siciliana, za obdobje 2009–2028. S Sklepom Komisije (EU) 2022/1328 z dne 30. septembra 2021 o ukrepih SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Lacij izvedli za družbo Laziomar in njeno pridobiteljico, družbo CLN (UL L 200, 29.7.2022, str. 154), je zaključila formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, dodeljenimi družbi Laziomar in njeni pridobiteljici, družbi Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., za obdobje 2011–2024.

(8) Komisija je 29. februarja 2012 prejela pripombe družb Medmar Navi S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Medmar) in Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba NLG), 1. marca 2012 pripombe družbe SNAV S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba SNAV) in združenja Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (v nadaljnjem besedilu: združenje ACAP) ter 5. marca 2012 pripombe družbe Grandi Navi Veloci (v nadaljnjem besedilu: družba GNV). Komisija je 16. marca 2012 pripombe družb NLG, SNAV in GNV ter združenja ACAP posredovala Italiji, ta pa se nanje ni odzvala kljub opominu, ki je bil italijanskim organom poslan 1. oktobra 2012. Pripombe družbe Medmar je Italiji posredovala 19. marca 2012, ta pa je nanje odgovorila 24. aprila 2012.

(9) Komisija je 7. novembra 2012 s sklepom o razširitvi iz leta 2012 obseg postopka preiskave v zvezi z nadomestilom za izvajanje javne službe, izplačanim vsem družbam nekdanje skupine Tirrenia, razširila do zaključka postopka privatizacije. Kar zadeva družbo Caremar, se je razširitev nanašala na naslednje ukrepe:

— nadomestilo, ki je bilo družbi Caremar dodeljeno od 1. januarja 2012 pod enakimi pogoji kot leta 2011;

— nadomestilo, ki ga je bilo treba izplačati za opravljanje javne službe na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, in

— pogoji, ki so jih italijanski organi naložili morebitnim ponudnikom v postopku prodaje družbe Caremar.

— Italija je svoje pripombe k sklepu o razširitvi iz leta 2012 predložila z dopisoma z dne 7. decembra 2012 in z dne 13. decembra 2012.

(10) Komisija je pripombe prejela tudi od družbe GNV, in sicer 3. decembra 2012, od družbe Medmar 29. februarja 2013 in 5. marca 2013, od družbe NLG 5. marca 2013 in od družbe Alilauro 13. marca 2013.

(11) Italijanski organi so 26. februarja 2013, 12. marca 2013 in 12. aprila 2013 predložili dodatne informacije o nadomestilu in privatizaciji družbe Caremar.

(12) Italijanski organi so 20. junija 2014 Komisiji poslali izvod sklepa deželnega upravnega sodišča Kampanije z dne 28. maja 2014, s katerim je bil razveljavljen razpisni postopek za privatizacijo družbe Caremar. Italijanski organi so Komisijo obvestili, da je bila zoper navedeni sklep deželnega upravnega sodišča Kampanije vložena pritožba pri italijanskem državnem svetu. Italijanski državni svet je 10. februarja 2015 razveljavil sklep deželnega upravnega sodišča Kampanije z dne 28. maja 2014 in potrdil končno oddajo dejavnosti družbe Caremar združenju SNAV/Rifim S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: združenje SNAV/Rifim).

(13) Družba Marworld Ship Management and Service S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Marworld) je 15. julija 2015 pri Komisiji vložila pritožbo glede postopka privatizacije družbe Caremar ([7]). Pritožba se je nanašala na predmet, obravnavan v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012, zato jo je Komisija v okviru formalnega postopka preiskave obravnavala kot pripombe zainteresiranih strani.

([7]) Komisija je pritožbo evidentirala pod številko zadeve SA.42685.

(14) Komisija se je med letoma 2014 in 2019 osredotočila na formalni postopek preiskave glede drugih družb skupine Tirrenia, pri čemer je dala prednost družbama Saremar ([8]) in Tirrenia ([9]), kot so zahtevali italijanski organi. Na podlagi preiskave so bili v obdobju 2014–2022 sprejeti dokončni sklepi v zvezi z družbami Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar in Laziomar (glej uvodno izjavo 2). Hkrati je Komisija 2. marca 2020 zaključila preiskavo družb skupine Tirrenia razen družbe Tirrenia, vključno z družbo Caremar, za obdobje 1992–2008 ([10]).

(15) Komisija je 25. januarja 2018, 14. marca 2019, 10. avgusta 2021 in 8. decembra 2022 od italijanskih organov zahtevala dodatne informacije o družbi Caremar. Italijanski organi so te informacije predložili 9. maja 2018, 14. junija 2019, 14. junija 2019, 1. oktobra 2021, 27. decembra 2022 in 3. februarja 2023. Poleg tega je v obdobju od oktobra 2022 do maja 2023 po elektronski pošti potekalo več neformalnih izmenjav z italijanskimi organi.

(16) Italija se je 29. maja 2024 izjemoma strinjala, da se odpove pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 ([11]) ter da se ta sklep sprejme in priglasi v angleškem jeziku.

(17) S tem sklepom se zaključuje formalni postopek preiskave, ki je bil uveden s sklepom o začetku postopka iz leta 2011 in razširjen s sklepom o razširitvi iz leta 2012, v delu, ki se nanaša na ukrepe, dodeljene družbi Caremar in njenemu pridobitelju, tj. začasnemu združenju podjetij SNAV/Rifim.

2. **OZADJE**

(18) Družba Caremar zagotavlja storitve pomorskega prevoza predvsem med celinsko Italijo (Neapelj, Sorrento in Pozzuoli) in otoki v Neapeljskem zalivu (Capri, Ischia, Procida), do 1. junija 2011 pa jih je zagotavljala tudi med celinsko Italijo (Formia in Anzio) ter otokoma Ponza in Ventotene v Pontinskem otočju.

(19) Družba Caremar te storitve opravlja na podlagi pogodb o izvajanju javne službe z obveznostmi javne službe. Ta sklep zajema storitve pomorskega prevoza, ki jih je družba Caremar zagotavlja na podlagi: (i) pogodbe o izvajanju javne službe, ki naj bi prenehala veljati konec leta 2008 (v nadaljnjem besedilu: prvotna pogodba), kakor je bila podaljšana za obdobje od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012, in (ii) nove pogodbe o izvajanju javne službe, ki je zajemala obdobje od 16. julija 2015 do 15. julija 2024.

([8]) Dežela Sardinija je z dopisom z dne 14. maja 2013 Komisijo pozvala, naj iz formalnega postopka preiskave, ki je bil uveden s sklepom o začetku postopka iz leta 2011 in razširjen s sklepom o razširitvi iz leta 2012, izvzame ukrepe v zvezi z družbo Saremar in jih obravnava prednostno, zlasti zaradi skorajšnje privatizacije družbe.

([9]) Italijanski organi so z dopisom z dne 2. avgusta 2017 Komisijo pozvali, naj prednostno zaključi preiskavo glede družbe Tirrenia in njene pridobiteljice družbe CIN zaradi nekaterih klavzul v prodajni pogodbi, sklenjeni z družbo CIN. Poleg tega je med vsemi novimi pogodbami o izvajanju javne službe, sklenjenimi s pridobitelji družb nekdanje skupine Tirrenia, prva prenehala veljati pogodba z družbo CIN.

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

([11]) Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385).

(20) Družba Caremar je od 1. avgusta 2012 do 15. julija 2015 storitve pomorskega prevoza opravljala na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe, ki sta jo 19. decembra 2012 podpisali dežela Kampanija in družba Caremar (v nadaljnjem besedilu: premostitvena pogodba) ([12]). Ta je določala, da družba Caremar storitve, ki jih je v Neapeljskem zalivu opravljala v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe, še naprej opravlja po 1. avgustu 2012 (tj. po datumu, ko je prenehalo veljati podaljšanje prvotne pogodbe, določeno z zakonom št. 163/2010). Premostitvena pogodba naj bi se prvotno iztekla 31. decembra 2012, vendar je bila najprej podaljšana do 31. decembra 2013, nato pa z različnimi sklepi deželne vlade Kampanije ([13]) do 15. julija 2015, tj. datuma zaključka postopka privatizacije družbe Caremar in začetka veljavnosti nove pogodbe o izvajanju javne službe s pridobiteljem družbe Caremar. Premostitvena pogodba ne spada na področje formalne preiskave, zajete v sklep o začetku postopka iz leta 2011 in sklep o razširitvi iz leta 2012 ([14]), zato je Komisija v tem sklepu ne ocenjuje.

(21) Dejavnosti družbe Caremar so omejene na izvajanje javne službe za pomorske storitve, za katere so jo pooblastili italijanski organi, in sicer tiste, ki so bile najprej zajete v podaljšani prvotni pogodbi, nato premostitveni pogodbi in pozneje novi pogodbi o izvajanju javne službe.

(22) Skupina Tirrenia je bila prek družbe Fintecna ([15]) v lasti Italije, prvotno pa jo je sestavljalo šest družb, in sicer Tirrenia, Adriatica S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Adriatica), Caremar, Saremar, Siremar in Toremar. Te družbe so opravljale storitve pomorskega prevoza na podlagi ločenih pogodb o izvajanju javne službe, ki so bile leta 1991 sklenjene z Italijo, veljale pa so 20 let, tj. od januarja 1989 do decembra 2008. Družba Fintecna je imela v lasti 100 % delniškega kapitala družbe Tirrenia, ta pa je imela v celoti v lasti deželne družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar. Družba Adriatica, ki je nekoč opravljala storitve na več poteh med Italijo ter Albanijo, Hrvaško, Grčijo in Črno goro, se je leta 2004 združila z družbo Tirrenia.

(23) Namen teh pogodb o izvajanju javne službe je bil zagotoviti redno in zanesljivo opravljanje storitev pomorskega prevoza na zadevnih poteh. V ta namen je Italija družbam skupine Tirrenia dodelila javno nadomestilo za storitve, opravljene na podlagi teh pogodb o izvajanju javne službe.

(24) Člen 1 prvotne pogodbe je določal, da je treba pristanišča, v katerih je treba zagotavljati storitve, vrsto plovil, ki jih je treba uporabiti, in zahtevano pogostost storitve, za katero je bila pooblaščena družba Caremar, podrobno opredeliti s petletnimi načrti. Zadnji petletni načrt, ki je bil uradno odobren za družbo Caremar, se nanaša na obdobje 2000–2004, načrt za obdobje 2005–2008 pa je bil pripravljen, vendar ga pristojna ministrstva nikoli niso uradno odobrila. Italijanski organi so pojasnili, da dolgoročno načrtovanje ni bilo več mogoče, ker potrebna sredstva niso bila vključena v proračun, in da je vlada namesto tega sprejemala *ad hoc* odločitve.

([12]) Dežela Kampanija je s sklepom št. 502 z dne 21. septembra 2012 odobrila sklenitev premostitvene pogodbe z družbo Caremar, pogodbo pa je odobrila z odlokom deželne vlade št. 314 z dne 19. decembra 2012.

([13]) Premostitvena pogodba je bila večkrat podaljšana do zaključka postopka privatizacije družbe Caremar (in sicer s sklepom deželne vlade št. 191 z dne 18. junija 2013 do 31. decembra 2013, s sklepom deželne vlade št. 632 z dne 27. decembra 2013 do 28. februarja 2014, s sklepom deželne vlade št. 60 z dne 28. februarja 2014 do 30. aprila 2014, s sklepom deželne vlade št. 123 z dne 29. aprila 2014 do 30. junija 2014, s sklepom deželne vlade št. 243 z dne 27. junija 2014 do 31. decembra 2014, s sklepom deželne vlade št. 697 z dne 23. decembra 2014 do 31. marca 2015 in s sklepom deželne vlade št. 161 z dne 28. marca 2015 do najpozneje 31. julija 2015). Italija je z zakonom št. 228 z dne 24. decembra 2012 deželi Kampaniji odobrila plačilo sredstev, potrebnih za zagotovitev ozemeljske kontinuitete pomorskih storitev na regionalnem območju do zaključka postopka privatizacije družbe Caremar.

([14]) Glej uvodni izjavi 54 in 55 sklepa o razširitvi iz leta 2012.

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

(25) Komisija je prvotno pogodbo med Italijo in družbo Caremar že ocenila v Sklepu (EU) 2020/1411 ([16]), s katerim je zaključila preiskavo državne pomoči v zvezi z družbami skupine Tirrenia, razen družbe Tirrenia, za obdobje 1992–2008 ([17]). V tem sklepu je ugotovila, da pomoč, dodeljena družbi Caremar za opravljanje prevoznih storitev pomorske kabotaže, pomeni obstoječo pomoč.

(26) Prevozne storitve pomorske kabotaže, ki jih je opravljala, so bile namenjene predvsem zadovoljitvi potreb lokalnih skupnosti po mobilnosti, v smislu pogostosti in voznega reda pa so bile primerljive primestnemu prometnemu omrežju, zlasti v Neapeljskem zalivu.

3. UKREPI, KI SO PREDMET FORMALNE PREISKAVE

(27) Formalna preiskava, zajeta v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012 v zvezi z družbo Caremar, se nanaša na naslednje ukrepe:

(a) nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar za opravljanje storitev pomorskega prevoza na podlagi podaljšane prvotne pogodbe (tj. od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012);

(b) prednostni privez, določen z zakonom št. 166/2009;

(c) ukrepe, določene z zakonom št. 163/2010;

(d) privatizacijo družbe Caremar, vključno s pogoji, ki so jih italijanski organi naložili morebitnim ponudnikom v postopku prodaje družbe Caremar;

(e) nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev pomorskega prevoza na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe.

3.1 Organizacija storitev pomorskega prevoza družbe Caremar od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012

3.1.1 *Obveznosti javne službe*

(28) V členu 26 zakonskega odloka št. 207 z dne 30. decembra 2008 (v nadaljnjem besedilu: zakonski odlok št. 207/2008), ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 14/2009), je bilo določeno podaljšanje prvotne pogodbe (in pogodb o izvajanju javne službe, za izvajanje katerih so bile pooblaščene druge družbe skupine Tirrenia), ki naj bi prvotno 31. decembra 2008 prenehala veljati za eno leto, do 31. decembra 2009.

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

([17]) Komisija je 6. avgusta 1999 glede nadomestila, izplačanega šestim družbam skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, začela postopek iz člena 108(2) PDEU. Italijanski organi so med fazo preiskave zahtevali, da se zadeva skupine Tirrenia razdeli, da bi se lahko prednostno obravnavalo sprejetje dokončnega sklepa glede družbe Tirrenia. Razlog za to zahtevo sta bila načrt italijanskih organov za privatizacijo skupine, in sicer najprej družbe Tirrenia, in njihov namen, da postopek v zvezi s to družbo pospešijo. Komisija se je odločila, da lahko ugodi zahtevi italijanskih organov, in je z Odločbo Komisije 2001/851/ES z dne 21. junija 2001 o državni pomoči, ki jo je Italija dodelila ladjarski družbi Tirrenia di Navigazione (UL L 318, 4.12.2001, str. 9), zaključila postopek v zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Tirrenia. Pomoč je razglasila za združljivo pod pogojem, da italijanski organi spoštujejo nekatere zaveze. Nadomestilo, ki ga je Italija dodelila družbi Caremar in drugim družbam skupine Tirrenia (razen družbi Tirrenia, ki je bila obravnavana v Odločbi Komisije 2001/851/ES), je z Odločbo Komisije 2005/163/ES z dne 16. marca 2004 o državni pomoči, ki jo je Italija izplačala ladjarskim družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 53, 26.2.2005, str. 29), razglasila za delno združljivo z notranjim trgom, delno združljivo z notranjim trgom pod pogojem, da italijanski organi spoštujejo več zavez, in delno nezdružljivo z notranjim trgom. Splošno sodišče je s sodbo z dne 4. marca 2009 (združene zadeve), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA in drugi (T-292/04) ter Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04)/Komisija Evropskih skupnosti (ECLI:EU:T:2009:48), Odločbo 2005/163/ES razglasilo za nično. Da bi Komisija to sodbo izvršila, je znova začela formalni postopek preiskave, ki je bil nazadnje zaključen s Sklepom Komisije (EU) 2020/1411.

(29) Člen 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009, kakor je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, je določal, da se zaradi privatizacije družb skupine Tirrenia delež družbe Caremar neodplačno prenese z matične družbe Tirrenia na deželo Kampanijo. Dežela Kampanija bi nato dejavnosti družbe Caremar prenesla na deželo Lacij, družba pa bi samostojno zagotavljala prometne povezave s Pontinskim otočjem pod imenom Laziomar ([18]).

(30) Člen 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009, kakor je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, je določal tudi, da bo italijanska država z družbama Tirrenia in Siremar do 31. decembra 2009 sklenila novi pogodbi o izvajanju javne službe. Prav tako bi bile regionalne storitve vključene v osnutke pogodb o izvajanju javne službe, ki naj bi jih deželni organi Sardinije in Toskane ter družbi Saremar in Toremar sklenili do 31. decembra 2009, dežela Kampanija in družba Caremar pa do 28. februarja 2010. Osnutki novih pogodb o izvajanju javne službe bi bili predmet razpisnega postopka skupaj z zadevnimi družbami, pogodbe pa bi se podpisale s kupci posameznih družb po zaključku njihove privatizacije ([19]).

(31) V ta namen je bila, kar zadeva družbo Caremar, s členom 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009, kakor je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, prvotna pogodba podaljšana še za obdobje od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010.

(32) S členom 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009, kakor je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, so bile tudi določene fiksne letne zgornje meje nadomestil za izvajanje javne službe od 1. januarja 2010 (v okviru podaljšanja prvotne pogodbe in novih pogodb o izvajanju javne službe). Kar zadeva družbo Caremar, je bila ta zgornja meja določena na skupno 29 869 832 EUR ([20]).

(33) V členu 1(5-bis) zakonskega odloka št. 125/2010, ki je bil preoblikovan v zakon št. 163/2010, je bilo določeno, da se prvotna pogodba dodatno podaljša za obdobje od 1. oktobra 2010 do konca postopkov privatizacije družb Tirrenia in Siremar, ki sta bila končana 19. julija 2012 oziroma 31. julija 2012. Zato se je, kar zadeva družbo Caremar, podaljšana prvotna pogodba uporabljala do 31. julija 2012.

(34) Poti, za katere veljajo obveznosti javne službe in na katerih je družba Caremar opravljala storitve na podlagi podaljšane prvotne pogodbe, so bile naslednje:

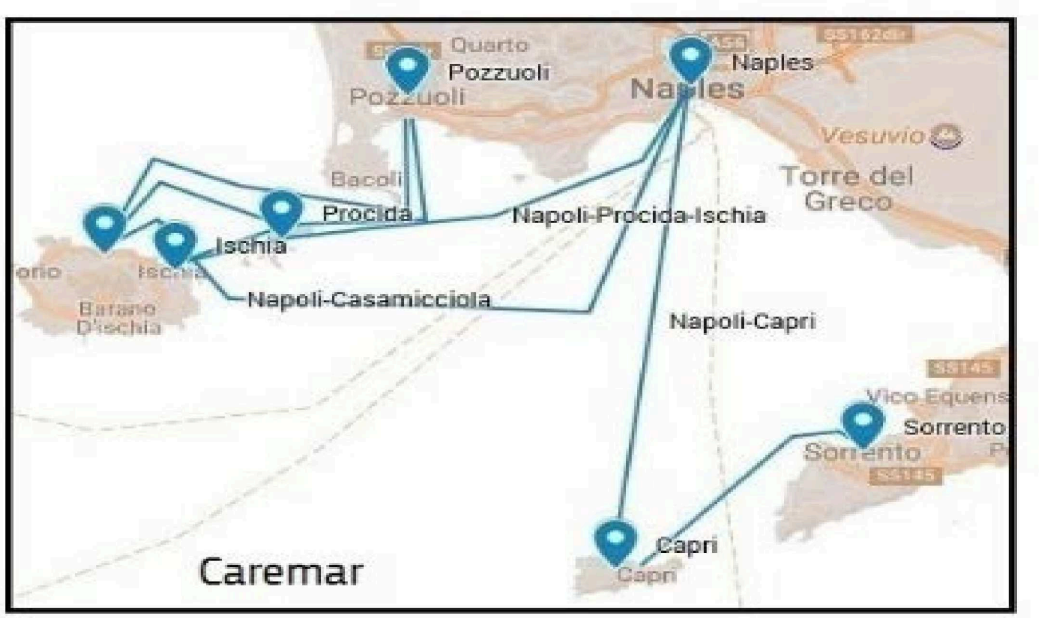
(a) v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 osem poti v Neapeljskem zalivu (Capri–Sorrento, Capri–Neapelj, Ischia–Procida–Neapelj, Ischia–Neapelj, Ischia–Procida, Ischia–Procida–Pozzuoli, Procida–Neapelj, Procida–Pozzuoli) – v tem obdobju so se obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar, kar zadeva pogostost in vozne rede, zelo malo spremenile (kot je povzeto v uvodni izjavi 39), in

(b) v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. maja 2011 ([21]) tri poti v Pontinskem otočju (Ponza–Formia, Ponza–Anzio, Formia–Ventotene) – v tem obdobju se obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar za te poti, niso spremenile.

([18]) Ta prenos je bil formaliziran 1. junija 2011.
([19]) Člen 19-ter, odstavek 10, zakona št. 166/2009.
([20]) Od tega 19 839 226 EUR od dežele Kampanije in 10 030 606 EUR od dežele Lacij.
([21]) Od 1. junija 2011 je storitve na teh poteh opravljala novoustanovljena družba Laziomar. Komisija je nadomestilo, dodeljeno družbi Laziomar za opravljanje storitev na teh poteh od 1. junija 2011 do 14. januarja 2024, ocenila v sklepu z dne 30. septembra 2021 o ukrepih SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Lacij izvedli za družbo Laziomar (UL L 200, 29.7.2022, str. 154), glej opombo 6.

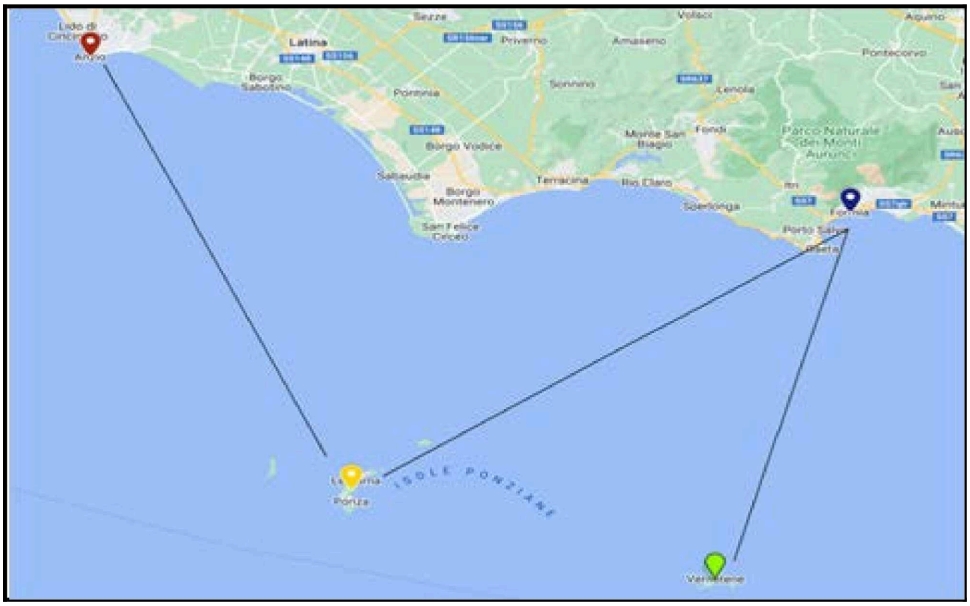
Slika 1

Poti v Neapeljskem zalivu, na katerih je družba Caremar opravljala storitve v obdobju 2009–2012



Slika 2

Poti v Pontinskem otočju, na katerih je družba Caremar opravljala storitve v obdobju 2009–2011



(35) Obveznosti, povezane s potmi iz uvodne izjave 34, so bile enake obveznostim, naloženim družbi Caremar v skladu s prvotno pogodbo, in so ostale skoraj nespremenjene, razen nekaterih sprememb glede pogostosti in voznih redov, ki jih je dežela Kampanija skozi leta uvedla v okvire za privez (*quadri accosti*), ki jih je odobrila in objavila dežela Kampanija, da bi ponudbo prilagodila povpraševanju uporabnikov, kot je pojasnjeno v nadaljevanju.

(36) Dne 1. januarja 2009, tj. ob prvem podaljšanju prvotne pogodbe ([22]), so bile obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar glede vrste plovil, pogostosti in voznih redov, enake tistim, ki so bile določene v prvotni pogodbi ([23]). Natančneje:

(a) družba Caremar je morala na poti **Capri–Sorrento** vse leto osemkrat na dan opravljati mešane storitve (tj. prevoz potnikov, vozil in poštnih pošiljk) s hitrim trajektom ([24]), ([25]);

(b) družba Caremar je morala na poti **Capri–Neapelj** vse leto do/od Neaplja (Calata Massa) ([26]) šestkrat na dan opravljati mešane storitve s hitrim trajektom (50 minut vožnje) ali trajektom (1 ura in 20 minut vožnje) ([27]). Poleg tega je morala poleti zagotoviti osem dodatnih mešanih storitev: sedem s hitrim trajektom ali trajektom v celotnem poletnem obdobju ([28]), v obdobju od 1. junija do 30. septembra pa še eno dodatno samo s hitrim trajektom ([29]);

(c) družba Caremar je morala na poti **Ischia–Neapelj** vse leto trikrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom do Neaplja (Calata Massa) ([30]), štirikrat na dan pa potniške storitve s hidrogliserjem do/od Neaplja (Beverello) ([31]);

(d) družba Caremar je morala na poti **Ischia–Procida–Neapelj** vse leto štirinajstkrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom do/od Neaplja (Calata Massa) ([32]), osemkrat na dan pa potniške storitve s hidrogliserjem do/od Neaplja (Beverello) ([33]);

(e) družba Caremar je morala na poti **Ischia–Procida–Pozzuoli** vse leto šestkrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom ([34]);

(f) družbi Caremar na poti **Ischia–Procida** ni bilo treba opravljati nobenih storitev poleg tistih, ki jih je že opravljala na poti Ischia–Procida–Pozzuoli;

(g) družba Caremar je morala na poti **Procida–Pozzuoli** poleg plovb, ki jih je bilo treba zagotoviti na poti Ischia–Procida–Pozzuoli, vse leto dvakrat na dan opravljati potniške storitve s hidrogliserjem ([35]);

([22]) Določeni z zakonskim odlokom št. 207/2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14/2009, glej uvodno izjavo 28.

([23]) Sklep deželne vlade št. 548 z dne 1. aprila 2007.

([24]) It. *Traghetto Motonave Veloce*.

([25]) In sicer od Caprija do Sorrenta (25 minut vožnje) ob **7.00**, **8.40**, **13.40** in **18.15** ter od Sorrenta do Caprija (20 minut vožnje) ob **7.45**, **9.25**, **14.30** in **19.00**.

([26]) Pristanišče v Neaplju ima več pomolov, najpomembnejša sta pomol Calata Massa (za hitre trajekte in trajekte) in pomol Beverello (za hidrogliserje).

([27]) In sicer od Neaplja do Caprija ob **5.40** (s hitrim trajektom), **17.00** (s hitrim trajektom) in **18.40** (s trajektom) ter od Caprija do Neaplja ob **14.50** (s trajektom), **15.40** (s hitrim trajektom) in **19.50** (s hitrim trajektom).

([28]) In sicer od Neaplja do Caprija ob **7.35** (s trajektom), **12.15** (s hitrim trajektom), **12.55** (s trajektom) ter od Caprija do Neaplja ob **5.45** (s trajektom), **9.30** (s trajektom), **10.25** (s hitrim trajektom) in **20.05** (s hitrim trajektom), ki je bila v obdobju od 1. junija do 30. septembra prestavljena na 22.20).

([29]) In sicer od Neaplja do Caprija ob **21.10**.

([30]) In sicer od pristanišča Ischia do Neaplja (1 ura in 25 minut vožnje) ob **9.00**, **13.50** in **20.10**.

([31]) In sicer od pristanišča Ischia do Neaplja (45 minut vožnje) ob **6.50** in **8.50** ter od Neaplja do pristanišča Ischia (45 minut vožnje) ob **7.50** in **18.15**.

([32]) In sicer od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 40 minut vožnje) ob **6.25** (z odhodom s Procide ob 7.30), **8.55** (z odhodom s Procide ob 10.00), **10.40** (z odhodom s Procide ob 11.55), **14.30** od Neaplja do Procide (z odhodom s Procide ob 15.35), **15.40** (z odhodom s Procide ob 16.45), **17.30** (z odhodom s Procide ob 18.35), **19.20** (z odhodom s Procide ob 20.25) in **21.55** (z odhodom s Procide ob 23.00). Od Ischie do Procide in nato v Neapelj (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **6.45** (z odhodom s Procide ob 7.15), **12.30** (z odhodom s Procide ob 12.55), **15.20** (z odhodom s Procide ob 16.50), **17.15** (z odhodom s Procide ob 17.45) in **19.30** (z odhodom s Procide ob 20.00).

([33]) In sicer od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 10 minut vožnje) ob **9.55** (z odhodom s Procide ob 10.35), **13.10** (z odhodom s Procide ob 13.50), **15.10** (z odhodom s Procide ob 15.50) in **20.20** (z odhodom s Procide ob 20.55).
Od Ischie do Procide in nato v Neapelj (skupno 1 ura in 10 minut vožnje) ob **12.00** (z odhodom s Procide ob 12.10), **14.15** (z odhodom s Procide ob 15.05), **16.15** (z odhodom s Procide ob 16.25) in **19.10** (z odhodom s Procide ob 19.20).

([34]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Pozzuolija (skupno 1 ura vožnje) ob **8.30** (z odhodom s Procide ob 8.50), **11.20** (z odhodom s Procide ob 11.40) in **17.35** (z odhodom s Procide ob 18.00).
Od Pozzuolija do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura vožnje) ob **9.55** (z odhodom s Procide ob 10.30), **13.50** (z odhodom s Procide ob 14.20) in **18.55** (z odhodom s Procide ob 19.30).

([35]) In sicer od Procide do Pozzuolija (15 minut vožnje) ob **8.25** in od Pozzuolija do Procide (15 minut vožnje) ob **8.50**.

(h) družba Caremar je morala na poti **Procida–Neapelj** poleg plovb, ki jih je bilo treba zagotoviti na poti Ischia–Procida–Neapelj, vse leto štirikrat na dan opravljati potniške storitve s hidrogliserjem ([36]);

(i) družba Caremar je morala na poti **Ponza–Formia** vse leto dvakrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom (2 uri in 30 minut vožnje) in enkrat na dan potniško storitev s hidrogliserjem;

(j) družba Caremar je morala na poti **Ponza–Anzio** v visoki sezoni od ponedeljka do sobote dvakrat na dan opravljati visokohitrostno storitev potniškega prevoza, štirikrat na dan pa mešane storitve ob nedeljah in praznikih;

(k) družba Caremar je morala na poti **Formia–Ventotene** vse leto dvakrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom (2 uri vožnje), dvakrat ([37]) na dan pa potniške storitve s hidrogliserjem (60 minut vožnje).

(37) Navedene obveznosti javne službe se 1. januarja 2010 in 1. oktobra 2010, tj. ob drugem in tretjem podaljšanju prvotne pogodbe, niso spremenile ([38]).

(38) Dežela Kampanija je po javnem posvetovanju, ki je potekalo od novembra do decembra 2010, s sklepom deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011 in izvedbenim odlokom št. 172 z dne 21. septembra 2011 sprejela triletni program (2011–2013), ki določa minimalne storitve v Neapeljskem zalivu. Kar zadeva družbo Caremar, so bile s tem programom potrjene poti in obveznosti, na katerih je družba Caremar v preteklosti opravljala storitve na podlagi prvotne pogodbe, uvedene pa so bile tudi nekatere spremembe voznih redov storitev z učinkom od 1. oktobra 2011 do 31. decembra 2013 ([39]). Dežela Kampanija je navedeni program nekoliko spremenila s sklepom deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011 (ki se je uporabljal samo za družbo Caremar), s katerim so bile uvedene nekatere spremembe voznih redov in pogostosti storitev, določenih v triletnem programu, z učinkom od 16. januarja 2012. Za te spremembe se je odločila zaradi zahtev lokalnih skupnosti in občin, naj nekatere vozne rede in pogostost prevozov prilagodi potrebam vozačev ([40]). Dežela Kampanija je nato triletni program za obdobje 2011–2013 z dvema zakonodajnima aktoma ([41]) podaljšala do konca leta 2015, program pa je postal del nove pogodbe o izvajanju javne službe (glej uvodno izjavo 83).

(39) Spremembe, ki jih je dežela Kampanija s triletnim programom za obdobje 2011–2013, navedenim v uvodni izjavi 38, uvedla v obveznosti javne službe, v okviru katerih družba Caremar opravlja storitve v Neapeljskem zalivu, je mogoče povzeti na naslednji način:

(a) družba Caremar je morala na poti **Capri–Sorrento** vse leto še naprej osemkrat na dan opravljati mešane storitve s hitrim trajektom (vendar je bil vozni red za leto 2009, naveden v uvodni izjavi 36(a), dvakrat minimalno časovno spremenjen, in sicer prvič 1. oktobra 2011 ([42]) in drugič 16. januarja 2012 ([43]));

([36]) In sicer od Procide do Neaplja (40 minut vožnje) ob **6.35** in **9.20** ter od Neaplja do Procide (40 minut vožnje) ob **7.30** in **17.45**.
([37]) Ob ponedeljkih štirikrat na dan.
([38]) Določeno z zakonskim odlokom št. 135/2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, glej uvodno izjavo 31, oziroma zakonskim odlokom št. 125/2010, preoblikovanim v zakon št. 163/2010, glej uvodno izjavo 33.
([39]) Za opis razprav, ki so privedle do opredelitve triletnega programa, sprejetega s sklepom deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011, glej uvodne izjave 178 do 181.
([40]) Zlasti potrebi po zagotovitvi ustreznih prevoznih storitev študentom, ki živijo na Ischii, vendar študirajo na Procidi, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah sklepa deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011, zaradi česar so se vozni redi nekoliko spremenili, število povezav z otokom Procida pa povečalo.
([41]) In sicer s sklepom deželne vlade št. 632 z dne 27. decembra 2012 (za obdobje do 30. septembra 2014) in sklepom deželne vlade št. 230 z dne 5. maja 2015 (za obdobje do 31. decembra 2015).
([42]) In sicer od Caprija do Sorrenta (25 minut vožnje) ob **7.00**, **8.40**, **13.35** (namesto ob 13.40) in **18.30** (namesto ob 18.15) ter od Sorrenta do Caprija (20 minut vožnje) ob **7.45**, **9.25**, **14.25** (namesto ob 14.30) in **19.00** v poletnem obdobju (ob 19.15 v zimskem obdobju).
([43]) In sicer od Caprija do Sorrenta (25 minut vožnje) ob **7.00**, **8.40**, **13.35** (namesto ob 13.40) in **18.45** (namesto ob 18.30) ter od Sorrenta do Caprija (20 minut vožnje) ob **7.45**, **9.25**, **14.30** (namesto ob 14.25) in **19.25** (namesto ob 19.00 poleti in 19.15 pozimi).

(b) družba Caremar je morala na poti **Capri–Neapelj** vse leto od/do Neaplja (Calata Massa) še naprej šestkrat na dan opravljati mešane storitve, pri čemer so se vozni redi 1. oktobra 2011 ([44]) in 16. januarja 2012 ([45]) nekoliko spremenili v primerjavi s tistimi iz uvodne izjave 36(b). Osem dodatnih mešanih storitev, ki jih je bilo treba opravljati v poletnem obdobju (glej uvodno izjavo 36(b)), je od 1. oktobra 2011 (z manjšimi spremembami voznih redov od 16. januarja 2012) bilo: šest dnevnih mešanih dodatnih storitev, ki jih je bilo treba opravljati vse leto (z različnimi voznimi redi za poletno obdobje ([46]) in zimsko obdobje ([47])) in dve dodatni storitvi, ki ju je bilo treba opravljati samo v obdobju od 1. junija do 30. septembra ([48]);

(c) družba Caremar je morala na poti **Ischia–Neapelj** vse leto trikrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom (z manjšimi spremembami voznih redov iz uvodne izjave 36(c) od 1. oktobra 2011 ([49]) in od 16. januarja 2012 ([50])). Dne 16. januarja 2012 so bile vključene dodatne dnevne mešane storitve s trajektom, ko je morala družba Caremar zagotoviti dodatno plovbo s trajektom do pristanišča Casamicciola na Ischii ([51]). Kar zadeva potniške storitve s hidrogliserjem do/od Neaplja (Beverello), se je število plovb, ki jih je morala zagotoviti družba Caremar, sčasoma zmanjšalo. Dejansko je morala od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 potniške storitve s hidrogliserjem opravljati štirikrat na dan (glej uvodno izjavo 36(c)). Te štiri plovbe od 1. oktobra 2011 niso bile več vključene v vozni red in so bile s 16. januarjem 2012 le delno znova uvedene, pri čemer je bila družbi Caremar naložena dnevna potniška storitev s hidrogliserjem od Neaplja do pristanišča Ischia ([52]);

(d) družba Caremar je morala na poti **Ischia–Procida–Neapelj** vse leto večkrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom do/od Neaplja (Calata Massa) in dnevne potniške storitve s hidrogliserjem do/od Neaplja (Beverello). Kar zadeva mešane storitve, se je število plovb, ki jih je morala zagotoviti družba Caremar, sčasoma postopoma nekoliko zmanjšalo. Dejansko se je število mešanih storitev, ki jih je morala družba Caremar dnevno opravljati vse leto (glej uvodno izjavo 36(d)), s 1. oktobrom 2011 zmanjšalo s štirinajst na trinajst ([53]) (tj. eno storitev od pristanišča Casamicciola na Ischii ([54]) in dvanajst storitev do/od pristanišča Ischia ([55])), s 16. januarjem 2012 pa na deset ([56]) (tj. eno storitev od pristanišča Casamicciola na Ischii ([57]) in

([44]) In sicer od Neaplja do Caprija s hitrim trajektom ob **5.35** (namesto ob 5.40), **12.00** in **17.00** ter od Caprija do Neaplja s hitrim trajektom ob **10.25**, **15.30** (namesto ob 15.40) in **19.55** (namesto ob 19.50).

([45]) In sicer od Neaplja do Caprija s hitrim trajektom ob **5.35** (namesto ob 5.40), **12.00**, **17.25** (namesto ob 17.00) ter od Caprija do Neaplja s hitrim trajektom ob **10.20** (namesto ob 10.25), **15.35** (namesto ob 15.30) in **20.15** (namesto ob 19.55).

([46]) In sicer od Neaplja do Caprija s trajektom ob **7.35**, **13.00** in **18.40** ter od Caprija do Neaplja ob **5.45**, **9.20** in **14.50**. Od 16. januarja 2012 je bil vozni red: od Neaplja do Caprija s trajektom ob **7.25**, **13.00** in **18.35** ter od Caprija do Neaplja s trajektom ob **5.40**, **9.20** in **14.50**.

([47]) In sicer od Neaplja do Caprija s trajektom ob **9.05** in **14.20** ter od Caprija do Neaplja s trajektom ob **6.45**, **11.00**, **16.15** in **20.10**. Od 16. januarja 2012 je bil vozni red: od Neaplja do Caprija s trajektom ob **9.00** in **14.20** ter od Caprija do Neaplja s trajektom ob **6.45**, **11.00**, **16.15** in **20.10**.

([48]) In sicer od Neaplja do Caprija s hitrim trajektom ob **21.20** ter od Caprija do Neaplja s hitrim trajektom ob **23.30**. Od 16. januarja 2012 je bil vozni red: od Neaplja do Caprija s hitrim trajektom ob **21.35** in od Caprija do Neaplja s hitrim trajektom ob **23.50**.

([49]) In sicer od Ischie do Neaplja (1 ura in 25 minut vožnje) ob **8.45** ter od Neaplja do Ischie (1 ura in 20 minut vožnje) ob **16.05** in **20.25**.

([50]) In sicer od Ischie do Neaplja (1 ura in 25 minut vožnje) ob **8.45** in še ob **13.50** ter od Neaplja do Ischie (1 ura in 20 minut vožnje) ob 20.15 (namesto ob 20.25, plovba ob 16.05 pa je bila ukinjena).

([51]) In sicer od Neaplja do Ischie (1 ura in 15 minut vožnje) ob **15.45**.

([52]) In sicer od Neaplja do Ischie (1 ura in 5 minut vožnje) ob **14.45**.

([53]) Ukinjena je bila plovba ob 15.40 od Neaplja do Procide in nato do pristanišča Ischia.

([54]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Neaplja (skupno 1 ura vožnje) ob **12.55** iz pristanišča Casamicciola (z odhodom s Procide ob 13.35).

([55]) In sicer od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **6.25** (z odhodom s Procide ob 7.30), **9.10** (namesto ob 8.55, z odhodom s Procide ob 10.20), **10.45** (namesto 10.40, z odhodom s Procide ob 11.45), **15.15** (namesto ob 14.30, z odhodom s Procide ob 16.15), **17.45** (namesto ob 17.30, z odhodom s Procide ob 18.45), **19.30** (namesto ob 19.20, z odhodom s Procide ob 20.30) in **22.15** (namesto ob 21.55, z odhodom s Procide ob 23.15). Od Ischie do Procide in nato v Neapelj (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **7.00** (namesto ob 6.45, z odhodom s Procide ob 7.30), **13.55** (namesto ob 12.30, z odhodom s Procide ob 14.35), **15.30** (namesto ob 15.20, z odhodom s Procide ob 16.15), **17.25** (namesto ob 17.15, z odhodom s Procide ob 18.05) in **19.55** (namesto ob 19.30, z odhodom s Procide ob 20.30).

([56]) Ukinjeni sta bili plovbi ob 7.00 in 13.55 od Ischie do Procide in nato do pristanišča Ischia.

([57]) Vozni red je ostal enak (tj. odhod ob **12.55** iz pristanišča Casamicciola (Ischia), glej opombo 54).

devet storitev do/od pristanišča Ischia) ([58]), vendar sta bili v obdobju od 15. junija do 15. septembra dodani dve dnevni mešani storitvi ([59]). Kar zadeva potniške storitve, se je število plovb, ki jih je morala zagotoviti družba Caremar, sčasoma nekoliko povečalo. Dejansko se je število potniških storitev, ki jih je morala družba Caremar dnevno opravljati vse leto (glej uvodno izjavo 36(d)), s 1. oktobrom 2011 povečalo na deset ([60]) z dodatnima dvema plovbama v obdobju od 1. junija do 30. septembra ([61]). S 16. januarjem 2012 se je število potniških storitev, ki jih je morala družba Caremar dnevno opravljati vse leto, zmanjšalo na devet ([62]), dodatni plovbi v obdobju od 1. junija do 30. septembra pa sta bili ohranjeni z manjšimi časovnimi prilagoditvami ([63]);

(e) družba Caremar je morala na poti **Ischia–Procida–Pozzuoli** vse leto šestkrat na dan opravljati mešane storitve s trajektom. Vozni red šestih mešanih storitev, opisanih v uvodni izjavi 36(e), se je 1 oktobra 2011 in 16. januarja 2012 nekoliko spremenil. Dejansko je morala družba Caremar od 1. oktobra 2011 zagotavljati eno plovbo do pristanišča Casamicciola na Ischii ([64]) in pet plovb do/od pristanišča Ischia ([65]), od 16. januarja 2012 pa dve dnevni mešani storitvi od/do pristanišča Casamicciola na Ischii ([66]) in štiri do/od pristanišča Ischia ([67]). Poleg tega je morala od 16. januarja 2012 opravljati dve dodatni mešani storitvi s trajektom v obdobju od 16. septembra do 14. junija (šolsko obdobje) ([68]);

(f) družbi Caremar na poti **Ischia–Procida** od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 ni bilo treba opravljati nobenih storitev poleg tistih, ki jih je že opravljala na poteh Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj (glej uvodno izjavo 36(f)). To se med 1. oktobrom 2011 in 15. januarjem 2012 ni spremenilo. Družba Caremar je morala od 16. januarja 2012 poleg storitev, ki jih je že opravljala na poteh Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj, vse leto enkrat na dan opravljati potniško storitev s hidrogliserjem do pristanišča Ischia ([69]);

([58]) In sicer od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **6.25** (z odhodom s Procide ob 7.30), **10.45** (z odhodom s Procide ob 11.50), **15.10** (namesto ob 15.15, z odhodom s Procide ob 16.20), **17.30** (ta je bila obnovljena in ob tej uri namesto ob 17.45, z odhodom s Procide ob 18.35), **19.30** (namesto ob 19.20, z odhodom s Procide ob 20.30) in **21.55** (namesto ob 22.15, odhod s Procide ob 23.00). Od Ischie do Procide in nato do Neaplja (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **15.20** (namesto ob 15.30, z odhodom s Procide ob 15.50), **17.20** (namesto ob 17.25, z odhodom s Procide ob 17.50) in **19.25** (z odhodom s Procide ob 20.30).

([59]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Neaplja (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **7.00** (z odhodom s Procide ob 7.25) in od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 35 minut vožnje) ob **9.25** (z odhodom s Procide ob 10.30).

([60]) In sicer od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 10 minut vožnje) ob **8.50** (namesto ob 9.55, z odhodom s Procide ob 9.30), **11.45** (z odhodom s Procide ob 12.25), **13.10** (z odhodom s Procide ob 13.50), **15.10** (z odhodom s Procide ob 15.50) in **18.15** (z odhodom s Procide ob 18.55).
Od Ischie do Procide in nato do Neaplja (skupno 1 ura in 10 minut vožnje) ob **7.30** (z odhodom s Procide ob 7.55), **10.10** (z odhodom s Procide ob 10.35), **13.05** (namesto ob 12.00, z odhodom s Procide ob 13.30), **14.30** (namesto ob 14.15, z odhodom s Procide ob 14.55) in **16.30** (namesto ob 16.15, z odhodom s Procide ob 16.55).

([61]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Neaplja ob **19.35** (z odhodom s Procide ob 20.00) in od Neaplja do Procide in nato do Ischie ob **20.55** (z odhodom s Procide ob 21.30).

([62]) In sicer od Neaplja do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 10 minut vožnje) ob **8.40** (namesto ob 8.50, z odhodom s Procide ob 9.30), **11.45** (z odhodom s Procide ob 12.25), **13.10** (z odhodom s Procide ob 13.50) in **18.15** (z odhodom s Procide ob 18.55).
Od Ischie do Procide in nato do Neaplja (skupno 1 ura in 10 minut vožnje) ob **6.45** (namesto ob 7.30, z odhodom s Procide ob 7.05), **10.15** (namesto ob 10.10, z odhodom s Procide ob 10.35), **13.00** (namesto ob 13.05, z odhodom s Procide ob 13.15), **14.30** (namesto ob 14.15, z odhodom s Procide ob 14.55) in **16.25** (namesto ob 16.30, z odhodom s Procide ob 16.45).

([63]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Neaplja ob **19.35** (z odhodom s Procide ob 20.00) in od Neaplja do Procide in nato do Ischie ob **21.05** (namesto ob 20.55, z odhodom s Procide ob 21.50).

([64]) In sicer od Pozzuolija do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 15 minut vožnje) ob **10.20** (z odhodom s Procide ob 10.55).

([65]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Pozzuolija (skupno 1 ura vožnje) ob **8.30** (z odhodom s Procide ob 9.10), **11.30** (namesto ob 11.20, z odhodom s Procide ob 12.10) in **18.00** (namesto ob 17.35, z odhodom s Procide ob 18.35). Od Pozzuolija do Procide in nato do Ischie (skupno 1 ura in 15 minut vožnje) ob **13.50** (z odhodom s Procide ob 14.20) in **19.15** (namesto 18.55, z odhodom s Procide ob 19.45).

([66]) In sicer od Pozzuolija do Procide in nato do Ischie ob **10.15** (z odhodom s Procide ob 10.55) in od Ischie do Procide in nato do Pozzuolija ob **17.30** iz pristanišča Casamicciola (z odhodom s Procide ob 18.00).

([67]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Pozzuolija ob **8.35** (z odhodom s Procide ob 9.00) in **11.30** (z odhodom s Procide ob 11.55); od Pozzuolija do Procide in nato do Ischie ob **14.00** (z odhodom s Procide ob 14.30) in **18.55** (z odhodom s Procide ob 19.35).

([68]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Pozzuolija ob **7.20** (z odhodom s Procide ob 7.50) ter od Pozzuolija do Procide in nato do Ischie ob **9.00** (z odhodom s Procide ob 9.40).

([69]) In sicer od Procide do Ischie (20 minut vožnje) ob **15.30**.

(g) družba Caremar je morala na poti **Procida–Pozzuoli** poleg plovb, ki jih je bilo treba zagotoviti na poti Ischia–Procida–Pozzuoli, vse leto opravljati dve potniški storitvi s hidrogliserjem (glej uvodno izjavo 36(g)), vozni redi teh plovb pa so se 1. oktobra 2011 ([70]) in 16. januarja 2012 ([71]) nekoliko spremenili;

(h) družba Caremar je morala na poti **Procida–Neapelj** poleg plovb, ki jih je bilo treba zagotoviti na poti Ischia–Procida–Neapelj, vse leto štirikrat na dan opravljati potniške storitve s hidrogliserjem do/od Neaplja (Beverello) ([72]) (glej uvodno izjavo 36(h)), vozni red pa se je med 1. oktobrom 2011 in 16. januarjem 2012 nekoliko spremenil ([73]).

(40) Družba Caremar je morala v skladu s členom 1 podaljšane prvotne pogodbe izvajati navedeni vozni red v skladu z obveznostmi glede neprekinjenosti, pogostosti, rednosti in točnosti.

(41) Kar zadeva število, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim potem, na katerih se opravljajo storitve, se člen 1 podaljšane prvotne pogodbe sklicuje na vsebino petletnih načrtov.

(42) Kar zadeva prevoznine, je morala družba Caremar v skladu s členom 4 podaljšane prvotne pogodbe pristojnim italijanskim organom vsako leto predložiti (in utemeljiti) višino tarif, ki jih je nameravala uporabljati.

(43) Podaljšana prvotna pogodba ni vsebovala določb o kakovosti storitve.

(44) V členu 12 podaljšane prvotne pogodbe so bile podrobno določene kazni, ki so veljale za družbo Caremar zaradi neizpolnjevanja obveznosti javne službe, razen če bi dokazala, da za neizpolnjevanje obveznosti ni odgovorna zaradi višje sile. V skladu s podaljšano prvotno pogodbo bi lahko kazen znašala od 800 EUR do 40 000 EUR, odvisno od resnosti kršitve.

3.1.2 *Nadomestilo*

(45) Za storitve pomorskega prevoza, opravljene v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012, je bil družbi Caremar dodeljen skupni znesek javnega nadomestila v višini 97 835 927 EUR.

(46) V preglednici 1 je prikazano letno nadomestilo, ki je bilo na podlagi podaljšane prvotne pogodbe družbi Caremar izplačano za obdobje od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012:

([70]) In sicer od Procide do Pozzuolija (15 minut vožnje) ob **8.10** (namesto ob 8.25) in od Pozzuolija do Procide (15 minut vožnje) ob **8.55** (namesto ob 8.50).
([71]) In sicer od Procide do Pozzuolija (15 minut vožnje) ob **8.10** (namesto ob 8.25) in od Pozzuolija do Procide (15 minut vožnje) ob **8.50** (namesto ob 8.55).
([72]) In sicer od Procide do Neaplja (40 minut vožnje) ob **6.35** in **9.20** ter od Neaplja do Procide (40 minut vožnje) ob **7.30** in **17.45**.
([73]) In sicer od Procide do Neaplja (40 minut vožnje) ob **6.35** in **9.25** (namesto ob 9.20) ter od Neaplja do Procide (40 minut vožnje) ob **7.30** in **17.30** (namesto ob 17.45).

Preglednica 1

Nadomestilo, izplačano za obdobje od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012

(v EUR)

Leto	Nadomestilo
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (januar–julij)	**11 473 000**

(47) Znesek letnega nadomestila, dodeljenega družbi Caremar za izvajanje pogodb o pomorskih storitvah, je bil določen na naslednji način:

— za obdobje od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2009 na podlagi istih zakonodajnih določb, kot so se uporabljale v skladu s prvotno pogodbo (glej uvodne izjave 48 do 52), in

— za obdobje od 1. januarja 2010 do 31. julija 2012 na podlagi nove metodologije, določene v sklepu medministrskega odbora za gospodarsko načrtovanje (*Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*) št. 111 z dne 9. novembra 2007 ([74]) o merilih za opredelitev obveznosti javne službe in dinamiki prevoznin v sektorju pomorske kabotaže v javnem interesu (v nadaljnjem besedilu: sklep št. 111/2007; glej uvodno izjavo 53).

3.1.2.1 Nadomestilo, dodeljeno od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2009

(48) Predsedniški odlok št. 501 z dne 1. junija 1979 (v nadaljnjem besedilu: odlok št. 501/79) je določal različne elemente (prihodke in stroške), ki jih je treba upoštevati pri izračunu subvencije, ki se plača izvajalcem javne službe za pomorske storitve za izpolnjevanje obveznosti javne službe. Poleg tega so bile v zakonu št. 856 z dne 5. decembra 1986 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 856/86) določene nekatere spremembe sistema obveznosti javne službe za pomorske storitve v Italiji. Kar zadeva povezave z večjimi in manjšimi otoki, so se s členom 11 navedenega zakona spremenila merila za izračun nadomestila za izvajanje javne službe. Dejansko je bilo treba subvencijo izračunati na podlagi razlike med prihodki in stroški storitve, kot so bili določeni na podlagi povprečnih in objektivnih parametrov, subvencija pa je morala vključevati tudi razumen donos vloženega kapitala. Isti člen je določal tudi, da morajo pogodbe o javni službi vključevati seznam subvencioniranih poti, pogostost in vrste ladij, ki naj bi se uporabljale. Subvencije so morala odobriti pristojna ministrstva.

(49) Načela, določena v odloku št. 501/79 in zakonu št. 856/86, so se upoštevala v prvotni pogodbi.

(50) Nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena je bilo zato leta 2009 izračunano v skladu z metodologijo, določeno v prvotni pogodbi. Natančneje, nadomestilo je ustrezalo akumulirani čisti izgubi za storitve, ki so se opravljale v okviru sistema javne službe, k tej pa je bil prištet variabilni znesek, ki je ustrezal donosu vloženega kapitala.

(51) Različni stroškovni elementi, upoštevani pri izračunu nadomestila, ki so ga opredelili javni organi, so bili: stroški provizije, stroški oglaševanja, stroški storitev za potnike na krovu, stroški natovarjanja, raztovarjanja in manevriranja, stroški administrativnega osebja na kopnem, stroški vzdrževanja ladij, upravni stroški, stroški zavarovanja, stroški najema in zakupa, stroški goriva, davki in stroški amortizacije.

([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) Kar zadeva letna plačila, je prvotna pogodba določala, da se letno nadomestilo za izvajanje javne službe izplača, kot sledi: vsako leto se do 30. marca izplača začetno predplačilo, ki znaša 70 % nadomestila, izplačanega preteklo leto. Drugo plačilo, ki se izvede do 30. junija, je enako 20 % nadomestila v preteklem letu. Razlika med plačanimi zneski in primanjkljajem med stroški poslovanja in prihodki v tekočem letu, kot je bila ocenjena na podlagi rezultatov prejšnjih let, predstavlja neporavnani znesek, ki se plača do 30. novembra. Če bi se izkazalo, da je družba Caremar prejela znesek, večji od neto stroška opravljenih storitev (prihodki, od katerih se odštejejo izgube), bi morala razliko povrniti ([75]).

3.1.2.2 Nadomestilo, dodeljeno od 1. januarja 2010 do 31. julija 2012

(53) Od 1. januarja 2010 do 31. julija 2012 je bilo nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe za pomorske storitve določeno z uporabo nove metodologije iz sklepa št. 111/2007.

(54) Sklep št. 111/2007 je bil glede na preambulo izdan zaradi privatizacije javnih družb, ki opravljajo pomorske storitve v okviru sistema javne službe ([76]). Določbe sklepa št. 111/2007 so se za storitve, ki so jih družbe skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, zagotavljale od leta 2010, uporabljale celo pred začetkom veljavnosti ustreznih novih pogodb o izvajanju javne službe, ki so bile sklenjene po zadevnih privatizacijah.

(55) V skladu s sklepom št. 111/2007 je raven nadomestila za obveznosti javne službe temeljila na neto stroških, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, in ustreznem donosu. Navedena stopnja donosa je bila določena vnaprej za celotno regulativno obdobje, ki ga zajema pogodba o izvajanju javne službe. Skupni znesek dodeljenega nadomestila je bil vsekakor omejen tudi na raven javnih sredstev, ki so bila z zakonom dodeljena zadevni pogodbi o izvajanju javne službe, če je bila ta nižja od ravni nadomestila, količinsko opredeljene na podlagi metodologije neto stroškov.

(56) Neto stroški, potrebni za izpolnjevanje obveznosti javne službe, so bili količinsko opredeljeni na podlagi razlike med stroški in prihodki, ki jih je družba evidentirala za izvajanje javne službe za pomorske storitve. Zlasti je treba opredeliti stroške in prihodke za posamezno pot, stroške, ki so skupni dejavnostim javne službe in komercialnim dejavnostim (če obstajajo), pa je treba pregledno razporediti na podlagi predhodnih meril, priloženih ustrezni pogodbi o izvajanju javne službe in opisanih v posebnem poročilu.

(57) Stopnja donosa kapitala se izračuna na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC). Zahtevan donos lastniškega kapitala ([77]) se izračuna z modelom določanja cen osnovnih sredstev. Na podlagi tega modela se stroški lastniškega kapitala izračunajo kot funkcija: (i) netvegane stopnje donosa, (ii) koeficienta beta (ocene profila tveganja družbe glede na trg lastniških vrednostnih papirjev), (iii) premije za tveganje lastniških vrednostnih papirjev, dodeljene trgu teh papirjev.

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

(59) V skladu s sklepom št. 111/2007 stopnja donosa netveganih dejavnosti ustreza povprečnemu bruto donosu referenčnih desetletnih obveznic glede na predhodnih 12 mesecev, za katere so na voljo podatki.

([75]) V skladu s členom 3(10) prvotne pogodbe mora družba vsak znesek čezmernega nadomestila, ki izhaja iz potrjenih računovodskih izkazov družbe, vrniti v 15 dneh od odobritve bilanc stanja družbe za zadevno leto.

([76]) V skladu s členom 1, točka 999, zakona št. 296 z dne 27. decembra 2006 in členom 1, točka (e), zakonodajnega odloka št. 430 z dne 5. decembra 1997.

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

(60) Sklep št. 111/2007 določa 4-odstotno premijo za tržno tveganje. Poleg tega se v primeru storitve, ki se opravlja na neizključni podlagi, za domnevno večje tveganje, ki ga nosi gospodarski subjekt, izplača nadomestilo, in sicer tako, da se premiji za tržno tveganje prišteje dodatnih 2,5 %.

(61) Znesek nadomestila, izplačanega družbi Caremar, v praksi ne sme preseči zgornje meje 29 869 832 EUR ([78]) na leto, določene z zakonom št. 166/2009 (glej uvodno izjavo 32). Čeprav zakon št. 166/2009 omejuje letno nadomestilo, izplačano vsem družbam Tirrenia za opravljanje pomorskih storitev, za katere se uporablja sistem javne službe, sklep št. 111/2007 vsebuje tudi nekatere zaščitne ukrepe, ki tem gospodarskim subjektom omogočajo, da v zadostni meri krijejo svoje stroške poslovanja.

(62) Zlasti je treba v skladu s sklepom št. 111/2007 obseg storitev, najvišje prevoznine, določene v pogodbi o izvajanju javne službe, in dejansko dodeljeno nadomestilo vnaprej določiti tako, da se ponudniku storitev zagotovi kritje vseh stroškov za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Uporablja se naslednja formula:

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

pri čemer je:

VA(RSP) diskontirana vrednost nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe,

VA(AI(X)) diskontirana vrednost drugih prihodkov (prevoznin in drugih prihodkov),

VA(CA) diskontirana vrednost dopustnih stroškov poslovanja, odplačila dolga in donosa vloženega kapitala.

(63) Če bi se naknadno, med izvajanjem storitve v okviru obveznosti javne službe, izkazalo, da je bilo dodeljeno nadomestilo nižje od tistega, ki je bilo potrebno za kritje upravičenih stroškov poslovanja, ob upoštevanju drugih prihodkov, se družba ne bi mogla sklicevati na samodejno spremembo zneska nadomestila za obveznosti javne službe za nazaj niti ne bi mogla zaprositi za tako spremembo v regulativnem obdobju, ki ga zajema pogodba, temveč bi lahko le pozvala pristojne italijanske organe, naj v prihodnosti sprejmejo enega od naslednjih ukrepov: lahko bi se zmanjšal obseg subvencioniranih dejavnosti, pregledala organizacija storitev (npr. vrsta ladij) ali prilagodile najvišje prevoznine.

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

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

pri čemer je:

ΔT letna sprememba zgornje meje za prevoznino v odstotkih,

ΔP stopnja inflacije za referenčno leto,

X realna letna stopnja prilagoditve zgornje meje za prevoznine, določene v pogodbi, ki se v času trajanja pogodbe ne spremeni.

(65) Sklep št. 111/2007 določa tudi, da se lahko zgornja meja za prevoznine prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v stroških goriva, in sicer na podlagi standardnih, javno dostopnih cen.

(66) Kar zadeva letna plačila, so se v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 še naprej uporabljala ista načela, ki so se uporabljala v okviru podaljšanja prvotne pogodbe, kot je podrobno opisano v uvodni izjavi 52.

([78]) Od tega 19 839 226 EUR od dežele Kampanije in 10 030 606 EUR od dežele Lacij.

3.2 **Privatizacija družbe Caremar**

(67) Deželna vlada Kampanije je s sklepom št. 444 z dne 9. avgusta 2011 določila izvedbene smernice za izvedbo omejenega postopka ([79]) za privatizacijo družbe Caremar in dodelitev pogodbe o izvajanju javne službe pomorske kabotaže pridobitelju družbe Caremar za opravljanje storitev pomorskega prevoza v obdobju devetih let v zameno za nadomestilo za izvajanje javne službe.

(68) Dežela Kampanija je z izvedbenim odlokom št. 202 z dne 12. julija 2012 o določitvi predhodnih postopkov začela omejeni postopek, v katerem je bilo izbrano merilo za dodelitev najugodnejša cena.

(69) Poziv k začetku postopka je bil objavljen v Dopolnilu k *Uradnemu listu Evropske unije* 17. julija 2012, v *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* št. 86 z dne 25. julija 2012 in na spletišču dežele Kampanije.

(70) Za dostop do razpisa ni bilo tehničnih zahtev. Sicer je prvotni osnutek razpisa za zbiranje ponudb za družbo Caremar vključeval nekatere tehnične in finančne zahteve (tj. vnaprej določeno število navtičnih milj in promet v sektorju pomorskega prevoza), ki bi sodelovanje v razpisnem postopku omogočale le ladjarskim družbam, vendar so italijanski organi po izmenjavah med italijanskimi organi in Komisijo z dne 26. oktobra 2011, 22. decembra 2011 in 14. marca 2012 po sklepu o začetku postopka iz leta 2011 končni javni razpis spremenili tako, da so tehnična merila izločili iz točkovanja in jih nadomestili s finančnimi zahtevami glede ustrezne ekonomske in finančne zmogljivosti, ki se lahko dokažeta s potrdilom vsaj dveh finančnih institucij o ekonomski in finančni zmogljivosti v višini 6 milijonov EUR ali neto sredstvi v višini vsaj 6 milijonov EUR.

(71) Po objavi razpisa za zbiranje ponudb je ob izteku roka 21. septembra 2012 za predložitev prijav interesa zanimanje za sodelovanje v razpisnem postopku izrazilo deset strani (in sicer: družbe Alilauro Gruson S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Aligruson), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor in Usticalines S.p.A.)

(72) Dežela Kampanija je z izvedbenim odlokom št. 34 z dne 21. februarja 2013 potrdila rezultate preiskave v fazi predizbora in vsem razen družbi Vetor omogočila vstop v naslednjo fazo (fazo zbiranja ponudb).

(73) Devet kandidatov, ki so izpolnjevali pogoje, je bilo k oddaji ponudbe povabljenih z izvedbenim odlokom št. 78 z dne 17. maja 2013 ([80]). Povabilo k oddaji ponudbe je vsebovalo nov osnutek devetletne pogodbe, ki naj bi jo izbrani ponudnik podpisal z deželo Kampanijo, ter podrobnejše informacije o razpisnem postopku ([81]). V povabilu je bilo navedeno zlasti, da bo merilo za dodelitev:

([79]) Omejeni razpisni postopek iz člena 55(6) italijanskega zakonika o javnem naročanju – zakonodajnega odloka št. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) je bil dvostopenjski postopek, v katerem lahko ponudbe predložijo samo gospodarski subjekti, ki so bili povabljeni v fazo zbiranja ponudb.

([80]) Izvedbeni odlok št. 78 z dne 17. maja 2013 je bil objavljen v uradnem listu dežele Kampanije št. 28 z dne 27. maja 2013 in na spletišču dežele Kampanije. Hkrati je dežela Kampanija na svojem spletišču objavila tudi pojasnila k povabilu k oddaji ponudb v obliki odgovorov na pogosto zastavljena vprašanja.

([81]) Poleg novega osnutka devetletne pogodbe, ki naj bi ga podpisala uspešni ponudnik in dežela Kampanija, so informacije vključevale osnutek prodajne pogodbe družbe Caremar, osnutek modela poslovnega načrta, ki so ga morale zadevne strani upoštevati pri predstavitvi svoje ponudbe, osnutek modela ponudbe in osnutek vzorca izjave o zavezi, ki so ju lahko zadevne strani uporabile pri predložitvi svoje ponudbe, ter pravila za dostop do prostorov družbe Caremar in podatkovne sobe. Kar zadeva postopek, so bile zadevne strani med drugim obveščene o časovnem razporedu in pogojih: (i) dostopa do podatkovne sobe v okviru razpisnega postopka in do poslovnih prostorov družbe Caremar, (ii) predložitve ponudb, (iii) predložitve jamstva v podporo ponudbi, (iv) dodelitve razpisa (vključno z merilom za dodelitev), (v) možnosti, da zahtevajo pojasnila o razpisu.

„najboljša cena, ki je enaka najnižji razliki, dobljeni tako, da se od vrednosti nadomestila, ki ga zahteva konkurent, odšteje ponujena cena za nakup delnic v korist najnižje (x) ponudbe, ki izhaja iz uporabe naslednje formule:

$$X = (a - Da * 75\ \%) - 6$$

pri čemer je:

— *a* znesek plačila za minimalne storitve na podlagi povabila k predložitvi ponudb iz točke 2.1(b),

— *Da * 75 %* znesek popusta, ponujenega na podlagi ponudbe, pomnožen s korekcijskim faktorjem, da se upošteva devetletna porazdelitev tega znižanja, in

— *6* znesek cene delnice iz točke 2.1(a), ponujene navzgor.“

(74) Poleg tega je bilo, kar zadeva najnižjo prodajno ceno družbe Caremar, v povabilu navedeno, da znaša vsaj 6 000 000 EUR ([82]), za najvišji znesek nadomestila za izvajanje javne službe pa znesek, ki je znašal največ 19 839 226 EUR za vsako od devetih let trajanja pogodbe.

(75) Ob izteku roka so prispele tri ponudbe naslednjih kandidatov: (i) začasnega združenja podjetij SNAV/Rifim S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: SNAV/Rifim), (ii) družbe Aligruson, (iii) družbe TTT Lines S.p.A. v začasnem združenju s partnerji Marittima S.r.l., Marworld in Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Zadnjenavedeno je komisija za ocenjevanje nazadnje izključila, ker ni mogla predložiti ustreznega finančnega jamstva za svojo ponudbo.

(76) Družba Marworld je 4. oktobra 2013 deželo Kampanijo obvestila o pritožbi, vloženi pri deželnem upravnem sodišču Kampanije, s katero je med drugim izpodbijala odločitev o izključitvi.

(77) Dežela Kampanija je z izvedbenim odlokom št. 178 z dne 29. oktobra 2013 potrdila razvrstitev, ki jo je pripravila komisija za ocenjevanje ([83]), kot je navedeno v nadaljevanju; ta razvrstitev je bila določena na podlagi številčnih vrednosti, izraženih v posamezni ponudbi, z uporabo formule, določene v povabilu k oddaji ponudb (glej uvodno izjavo 73), pa je združenje SNAV/Rifim ponudilo 111 395 812 EUR (vključno s 6 000 001 EUR za prevzem družbe Caremar), medtem ko je družba Aligruson ponudila 128 556 568 EUR (vključno s 6 000 060 EUR za prevzem družbe Caremar). Po uspešni ponudbi v razpisnem postopku je bila sprejeta ponudba združenja SNAV/Rifim.

(78) Deželno upravno sodišče Kampanije je s sodbo z dne 5. junija 2014 razveljavilo sprejetje ponudbe, ker je menilo, da nobeden od treh kandidatov ne bi smel biti povabljen k oddaji ponudbe. Dežela Kampanija se je zoper to sodbo pritožila. Italijansko vrhovno upravno sodišče je s sodbo z dne 10. februarja 2015 sodbo deželnega upravnega sodišča Kampanije razveljavilo in tako potrdilo odločitev komisije za ocenjevanje.

([82]) Po informacijah, ki jih je predložila Italija, je bila osnovna cena družbe Caremar na dražbi v višini 6 000 000 EUR izračunana tako, da so se vrednosti njenih knjigovodskih neto sredstev na dan 31. decembra 2010 (tj. 4 470 008 EUR) prišteli kapitalski dobički od flote in generična sestavina dobrega imena, povezana z dejstvom, da je bila družba Caremar družba z lastnim strokovnim znanjem in prisotnostjo na ozemlju ter da je bila priznana blagovna znamka na trgu, na katerem je delovala.

([83]) Razvrstitev je komisija za ocenjevanje objavila na javni seji 29. julija 2013. Ob tej priložnosti je sporočila, da bo izbrana ponudba poslana v preverjanje javnemu naročniku (tj. deželi Kampaniji). Dežela Kampanija je z izvedbenim odlokom št. 130 z dne 2. avgusta 2012 objavila odločitev, da začne diskrecijski postopek preverjanja v skladu s členom 86(3) zakonodajnega odloka št. 136/2006, v njem pa je komisijo za ocenjevanje pozvala, naj oceni ustreznost ponudbe, ki jo je predložilo združenje SNAV/Rifim. Komisija za ocenjevanje je na seji 16. in 27. septembra 2013 podrobno proučila finančne predpostavke, na katerih je temeljila ponudba združenja SNAV/Rifim, ter navedla, da je ponudba ustrezna in zanesljiva. Rezultate postopka preverjanja je sporočila na javni seji 16. oktobra 2013, na kateri je potrdila tudi seznam z razvrstitvijo, ki je bil objavljen 29. julija 2013.

(79) Združenje SNAV/Rifim je po sodbi deželnega upravnega sodišča Kampanije, s katero je bila ohranjena odločitev komisije za ocenjevanje, da sprejme njegovo ponudbo, izvedbo ponudbe pogojevalo s potrditvijo dežele Kampanije, da se finančne razmere družbe Caremar niso spremenile v primerjavi z razmerami, ki so jih ponudniki ocenili med razpisnim postopkom, izvedenim leta 2013. Potem ko je dežela Kampanija ugotovila, da je bil lastniški kapital družbe Caremar 31. decembra 2024 za 2 155 008 EUR nižji od ravni lastniškega kapitala, kakršna je bila, ko je združenje SNAV/Rifim oddalo uspešno ponudbo, se je odločila, da lastniški kapital družbe Caremar vrne na raven iz konca leta 2013. Da bi obnovila finančni položaj družbe Caremar v vrednosti, kakršna je bila ob uspešni ponudbi za njen prevzem, je tako z deželnim sklepom št. 316 z dne 21. maja 2015 ([84]) družbi dodelila 2 155 008 EUR, pod pogojem, da jo prevzame izbrani ponudnik.

(80) Prodajna pogodba med deželo Kampanijo in združenjem SNAV/Rifim je bila podpisana 16. julija 2015, na ta datum pa je bilo lastništvo vseh delnic družbe Caremar preneseno z dežele Kampanije na združenje SNAV/Rifim po fiksni ceni 6 000 001 EUR.

(81) Ker je bil kupec kolektivni subjekt, sta delnice družbe Caremar kupili družbi SNAV in Rifim, ki sta solidarno prevzeli vse pogodbene obveznosti, in sicer je družba SNAV kupila 75 000 delnic, družba Rifim pa preostalih 75 000 delnic, torej vsaka po 50 % celotnega osnovnega kapitala družbe Caremar.

3.3 **Nova pogodba o izvajanju javne službe**

3.3.1 *Obveznosti javne službe*

(82) Dežela Kampanija in družba Caremar sta 16. julija 2015 podpisali novo pogodbo o izvajanju javne službe za opravljanje storitev pomorskega prevoza. Ta pogodba o izvajanju javne službe je veljala devet let (tj. do vključno 15. julija 2024).

(83) Obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar (in s tem njenemu pridobitelju, združenju SNAV/Rifim), se nanašajo na zagotavljanje storitev rednega pomorskega prevoza potnikov in/ali potnikov, vozil (vključno z reševalnimi vozili) in poštnih pošiljk po vnaprej določenih cenah s trajekti in hitrimi plovili (kar pomeni hitri trajekt v primeru mešanih storitev ali hidrogliser v primeru storitev samo za potnike) v skladu z voznimi redi, navedenimi v programu pomorskega prevoza iz sklepa deželne vlade Kampanije št. 443 z dne 9. avgusta 2011 (v Prilogi D k novi pogodbi o izvajanju javne službe), kakor je bil spremenjen s sklepom deželne vlade Kampanije št. 857 z dne 30. decembra 2011 (v Prilogi E k novi pogodbi o izvajanju javne službe), in njunimi morebitnimi poznejšimi spremembami.

(84) Kar zadeva pomorske poti, na katerih naj bi se opravljale storitve, mora družba Caremar storitve pomorskega prevoza v skladu s seznamoma iz prilog D in E k novi pogodbi o javnih storitvah zagotavljati na naslednjih osmih poteh: Capri–Neapelj, Capri–Sorrento, Ischia–Neapelj, Ischia–Procida–Neapelj, Ischia–Procida–Pozzuoli, Ischia–Procida, Procida–Pozzuoli in Procida–Neapelj.

(85) Podrobnosti obveznosti javne službe, kar zadeva vrsto plovil (trajekt, hitri trajekt, hidrogliser), vozni red in pogostost (letno/sezonsko) na vsaki poti, so enake tistim, ki so se uporabljale na podlagi podaljšane prvotne pogodbe z dne 16. januarja 2012, kot je opisano v uvodni izjavi 39.

(86) Družba Caremar mora v skladu s členom 8(4)(d) nove pogodbe o izvajanju javne službe obveznosti javne službe izpolnjevati v skladu z obveznostmi glede neprekinjenosti, pogostosti, rednosti in točnosti. V členu 8(4)(l) je pojasnjeno, da morajo biti navedene obveznosti vedno izpolnjene, in sicer tudi v obdobju redne in izredne obnove plovil.

([84]) Objavljeno v uradnem listu dežele Kampanije št. 35 z dne 8. junija 2015. Ta sklep je bil potrjen s predsedniškim odlokom št. 116 z dne 15. julija 2015, objavljenim v uradnem listu dežele Kampanije št. 45 z dne 20. julija 2015.

(87) Kar zadeva mešane storitve, mora družba Caremar v skladu s členom 8(4)(c) nove pogodbe o izvajanju javne službe dati prednost prevozu poštnih pošiljk (do največ 12 dolžinskih metrov), če to zahteva izvajalec univerzalne poštne storitve. Poleg tega mora v skladu s členom 9 nove pogodbe o izvajanju javne službe na zahtevo dežele Kampanije brez dodatnega nadomestila zagotoviti do deset dodatnih voženj na leto, da bi izpolnila izredne potrebe po javni službi.

(88) Kar zadeva število, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim potem, na katerih se opravljajo storitve, mora družba Caremar v skladu s členom 8(1), členom 8(4)(m) in členom 8(5) nove pogodbe o izvajanju javne službe uporabljati vsaj sedem plovil, navedenih v Prilogi H k pogodbi (ali enako število plovil, ki so jim enakovredna po tehničnih značilnostih, zmogljivosti in udobju), ter vedno zagotoviti razpoložljivost rezervnega plovila z značilnostmi, navedenimi v zadevni Prilogi H. Poleg tega mora družba Caremar ves čas zagotavljati učinkovitost plovil iz Priloge H ([85]).

(89) Kar zadeva prevoznine, mora družba Caremar v skladu s členom 8(4)(e) in členom 13 nove pogodbe o izvajanju javne službe upoštevati tarife, določene v sklepu deželne vlade št. 183 z dne 29. aprila 2011 in sklepu deželne vlade št. 67 z dne 7. marca 2013, ki sta prilogi B in C k pogodbi o javnih storitvah, ter v njunih morebitnih poznejših spremembah. Družba Caremar lahko vsako leto od dežele Kampanije zahteva prilagoditev tarif inflaciji, vendar se lahko dežela Kampanija odloči, da zahtevane prilagoditve ne odobri ali da že odobreno prilagoditev začasno prekine ([86]). Poleg tega mora družba Caremar v skladu s členom 8(4)(b) zagotoviti brezplačen nujni prevoz pacientov z reševalnim vozilom nacionalne zdravstvene službe.

(90) Kar zadeva kakovost storitve, mora družba Caremar v skladu s členom 8(4)(v) nove pogodbe o izvajanju javne službe izpolnjevati standarde kakovosti iz člena 11 pogodbe glede točnosti, potovalnega udobja in obveščanja uporabnikov, kot je navedeno v Prilogi O k pogodbi, kjer so navedene tudi kazni, ki se uporabijo v primeru neupoštevanja teh standardov. Poleg tega mora v skladu s členom 8(4)(f) dosegati ravni kakovosti, ki jih je dežela Kampanija določila v listini o storitvah (*Carta di Servizio*), sprejeti s sklepom deželne vlade št. 3 z dne 16. marca 2012.

(91) Poleg kazni iz Priloge O za neizpolnjevanje minimalnih standardov kakovosti iz člena 11 nove pogodbe o izvajanju javne službe so v členu 25 zadevne pogodbe navedene dodatne kazni za neizpolnjevanje obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar (npr. obveznosti glede neprekinjenosti in rednosti ([87]), točnosti ([88]) in tarif ([89])), razen če družba Caremar dokaže, da za neizpolnjevanje ni odgovorna zaradi višje sile.

([85]) Člen 8(4)(m) nove pogodbe o izvajanju javne službe.

([86]) Člen 13(4) in (5) nove pogodbe o izvajanju javne službe.

([87]) Člen 25(1)(A) nove pogodbe o izvajanju javne službe na primer določa kazen v višini 80 EUR/miljo za vsako vožnjo, ki ni bila opravljena, in dodatno kazen v višini 5 000 EUR, če ista vožnja ni bila opravljena več kot sedemkrat v enem mesecu. Če bi se to, da družba Caremar iste vožnje ne bi opravila več kot sedemkrat v enem mesecu, zgodilo dvakrat v trimesečnem obdobju, bi se pogodba o izvajanju javne službe razveljavila.

([88]) Člen 25(1)(B) nove pogodbe o izvajanju javne službe na primer določa kazen v višini 150 EUR za vsakokrat, ko se v 24 urah ne pošlje obrazloženo sporočilo o zamudi, daljši od 30 minut. Za vsako zamudo, daljšo od 30 minut, kazen znaša 500 EUR, če se zamuda nanaša na vožnjo, ki je v istem mesecu že imela zamudo, daljšo od 30 minut.

([89]) Člen 25(1)(I) nove pogodbe o izvajanju javne službe na primer določa kazen v višini 1 500 EUR v primeru dveh pisnih pritožb v enem trimesečju glede kršitve tarif, v primeru tretje pritožbe v istem trimesečju pa se kazen zviša na 5 000 EUR.

3.3.2 *Nadomestilo*

(92) Dežela Kampanija je na podlagi razpisnega postopka za nadomestilo v skladu z novo pogodbo za izpolnjevanje obveznosti javne službe na pomorskih poteh, opredeljenih v uvodni izjavi 84, določila, da letno osnovno nadomestilo znaša 178 553 034 EUR za devetletno pogodbeno obdobje (19 839 226 EUR na leto), pri čemer se lahko znesek popravi navzdol. Znesek, ki ga je ponudilo združenje SNAV/Rifim in je bil določen na podlagi razpisa, je znašal 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR na leto ([90])), s popustom v višini 81 542 961 EUR v devetletnem pogodbenem obdobju. Za obdobje od 16. julija 2015 do 31. decembra 2015 je bilo določeno nadomestilo v višini 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) V skladu s členom 16 nove pogodbe o izvajanju javne službe se nadomestilo za izvajanje javne službe količinsko opredeli na podlagi metodologije, določene v sklepu št. 111/2007 ([92]), v skladu s katero nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje neto stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe (gospodarsko-finančno ravnovesje), vključno z razumnim dobičkom (glej uvodne izjave 55 do 66).

(94) Člen 17 nove pogodbe o izvajanju javne službe določa, da morata stranki na tri leta preveriti pogoje za ekonomsko ravnovesje pogodbe v skladu z merili glede stabilnosti iz sklepa št. 111/2007. V primeru odstopanj od tega pogodbenega ravnovesja (npr. pri prenizkem nadomestilu, pri katerem razlika znaša več kot 5 % celotnega nadomestila) člen 17 nove pogodbe o izvajanju javne službe določa mehanizem za ponovno uravnoteženje, s katerim se ocenijo vsi parametri, povezani s plačilom nadomestila. Če se izkaže, da znesek nadomestila ne zadostuje za kritje stroškov poslovanja, ki nastanejo pri opravljanju storitve, nova pogodba o izvajanju javne službe omogoča spremembo ključnih parametrov nadomestila, tj. sistema prevoznin, ali zmanjšanje obsega zagotovljenih javnih storitev ali materialnih sredstev, ki jih družba uporablja za opravljanje storitev. V primeru čezmernega nadomestila mora dežela Kampanija znižati nadomestilo, izplačano za naslednje regulativno obdobje, in izterjati vsa že izplačana čezmerna nadomestila (glej člen 17(4) in člen 18).

(95) Nadomestilo se izplača letno v treh obrokih: začetno predplačilo, ki znaša 70 % nadomestila, se izplača do 30. aprila vsako leto; drugo plačilo, ki se izvede do 30. junija, je enako 20 % nadomestila; dolgovani znesek po odbitku odtegljajev in kazni se plača do 31. januarja naslednjega leta ([93]).

(96) V skladu s členom 18 nove pogodbe o izvajanju javne službe je treba morebitno čezmerno nadomestilo deželi Kampaniji vrniti v 30 dneh od njenega zahtevka. V obdobju od 16. julija 2015 do 31. decembra 2017 je bilo v postopku preverjanja ugotovljeno čezmerno nadomestilo v višini 835 057 EUR, ki je bilo vrnjeno deželi Kampaniji. Za obdobje od 1. januarja 2018 do 31. decembra 2021 je bilo letno nadomestilo v višini 10 778 897 EUR znižano na 9 093 983 EUR zaradi postopka preverjanja v zvezi z obdobjem do 31. decembra 2017. Na podlagi razpoložljivih finančnih izkazov je bilo v postopku preverjanja za obdobje 2018–2021 ugotovljeno čezmerno nadomestilo v višini 1 389 811 EUR, ki je bilo vrnjeno deželi Kampaniji.

(97) Dežela Kampanija je v skladu s členom 20 nove pogodbe o izvajanju javne službe pooblaščena, da izvaja nadzor nad pogodbo ter spremlja njeno pravilno izvajanje, ustreznost in kakovost sredstev gospodarskega subjekta, izpolnjevanje zakonskih obveznosti in doseganje ciljev kakovosti med izpolnjevanjem obveznosti javne službe.

([90]) Člen 16(2) nove pogodbe o izvajanju javne službe določa: „Zgoraj navedeno nadomestilo med trajanjem te pogodbe o opravljanju storitev ne presega zneska 10 778 897 EUR za koledarsko leto, povečanega za DDV, ki je naveden kot popust v ponudbi."

([91]) Člen 16(3) nove pogodbe o izvajanju javne službe.

([92]) Člen 16(1) nove pogodbe o izvajanju javne službe.

([93]) Člen 16(5) nove pogodbe o izvajanju javne službe. Člen 16(6) nove pogodbe o izvajanju javne službe določa, da se nadomestilo za obdobje od 16. julija 2015 do 31. decembra 2015 izplača v dveh obrokih: prvi obrok v višini 70 % do 15. avgusta 2015 in drugi obrok v višini 30 % do 31. januarja 2016.

(98) Dežela Kampanija je po rednem pregledu ekonomskega ravnovesja pogodbe v skladu s členom 17 nadomestilo, ki je bilo vnaprej določeno na podlagi razpisnega postopka (10 778 897 EUR), znižala na 9 093 983 EUR za obdobje 2018–2021 in nato na 9 087 149 EUR za obdobje 2022–2024. V preglednici 2 sta prikazani vnaprej določeno nadomestilo in nadomestilo, ki je bilo družbi Caremar dejansko izplačano za obdobje avgust 2015–2021.

Preglednica 2

Določeno in izplačano nadomestilo družbi Caremar na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe v obdobju 2015–2021

(v EUR)

Leto	Določeno nadomestilo	Izplačano nadomestilo
2015 (od julija 2015)	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 Prednostni privez

(99) Člen 19-ter, odstavek 21, zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, določa, da družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, zaradi zagotavljanja ozemeljske kontinuitete z otoki in izpolnjevanja obveznosti javne službe ohranijo že dodeljene priveze in prednost pri dodeljevanju terminov v skladu s postopki pomorskih organov, določenimi z zakonom št. 84 z dne 28. januarja 1994 in italijanskim pomorskim zakonikom.

3.5 Ukrepi, določeni z zakonom št. 163/2010

(100) Z zakonom št. 163/2010 je bilo določeno, da lahko družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, finančna sredstva, ki so že namenjena ([94]) posodobitvi flote, namesto tega začasno uporabijo za financiranje nujnih likvidnostnih potreb. Vendar so morale družbe nekdanje skupine Tirrenia, ki so izkoristile to možnost, ta namenska sredstva obnoviti, da so lahko še vedno izvedle potrebne posodobitve svojih ladij. Te posodobitve so bile potrebne zaradi skladnosti z novimi mednarodnimi varnostnimi standardi na podlagi Stockholmskega sporazuma iz leta 1996 ([95]).

(101) Natančneje, v okviru dveh instrumentov ([96]) je bilo rezerviranih 23 750 000 EUR za plačilo posodobitev celotne skupine Tirrenia. Družba Caremar je ta instrumenta uporabila za nadgradnjo svojih ladij.

([94]) Kot je določeno v členu 19, odstavek 13-bis, zakonskega odloka št. 78 z dne 1. julija 2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 102 z dne 3. avgusta 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 102/2009), in v členu 19-ter, odstavek 19, zakona št. 166/2009.

([95]) Ti varnostni standardi so bili nato podrobno opredeljeni v Direktivi Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 144, 15.5.1998, str. 1), preneseni z zakonodajnim odlokom št. 45 z dne 4. februarja 2000, Direktivi 2003/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o spremembi Direktive Sveta 98/18/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 123, 17.5.2003, str. 18), preneseni z zakonodajnim odlokom št. 52 z dne 8. marca 2005, in Direktivi 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (UL L 123, 17.5.2003, str. 22), preneseni z zakonodajnim odlokom št. 65 z dne 14. marca 2005.

([96]) Vsa sredstva (tj. 7 000 000 EUR), zagotovljena s členom 19-ter, odstavek 19, zakona št. 166/2009, in 16 750 000 EUR iz sredstev, zagotovljenih z zakonom št. 102/2009.

(102) Poleg tega je bilo v členu 1 zakona št. 163/2010 določeno:

(a) člen 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon št. 166/2009, je bil spremenjen z uvedbo odstavka 24-bis. V skladu s tem odstavkom so bila vsa uradna dejanja in postopki pri izvajanju določb člena 19-ter, odstavki 1 do 15, zakona št. 166/2009, oproščeni davkov. Ti odstavki se nanašajo na liberalizacijo sektorja pomorske kabotaže na podlagi privatizacije skupine Tirrenia, vključno s pripravljalno fazo te privatizacije, tj. prenosom deželnih družb na zadevne dežele;

(b) da se zagotovi neprekinjenost javne službe in podpre postopek privatizacije družb nekdanje skupine Tirrenia, lahko zadevne dežele uporabijo sredstva sklada za premalo izkoriščena območja (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) ([97]) v skladu s sklepom medministrskega odbora za gospodarsko načrtovanje št. 1 z dne 6. marca 2009 ([98]).

4. POSTOPEK ZA UGOTAVLJANJE KRŠITEV ŠT. 2007/4609

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

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

(a) podaljšanje prvotne pogodbe do 31. decembra 2009 je bilo potrebno za liberalizacijo sektorja pomorske kabotaže v Italiji s privatizacijo skupine Tirrenia;

(b) nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno skupini Tirrenia, je bilo potrebno, da se zagotovi ozemeljska kontinuiteta z otoki na podlagi pomorskih povezav, ki jih zasebni gospodarski subjekti na trgu niso zadovoljivo zagotavljali;

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

(d) cilji so bili: (i) ohraniti povezave, potrebne za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in celino ter med njimi, ter pravico do zdravja, študija in mobilnosti, (ii) racionalizirati povezave, ki so jih v istem obdobju zagotavljali zasebni gospodarski subjekti, in sicer v smislu podobne kakovosti in kontinuitete, (iii) racionalizirati povezave v visoki sezoni in visokohitrostne povezave, ki so namenjene le prevozu oseb;

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

([97]) Sklad za premalo izkoriščena območja (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je nacionalni sklad, ki podpira izvajanje italijanske deželne politike. Sredstva tega sklada so namenjena predvsem deželam, ki jih italijanski organi opredelijo za premalo izkoriščene.

([98]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* št. 137 z dne 16. junija 2009.

(105) Generalni direktor Komisije, pristojen za energetiko in promet, je 21. decembra 2009 Italiji poslal dopis, v katerem je med drugim ugotovil, da je bil glede na temeljito prenovo sektorja pomorske kabotaže v Italiji in zaradi precejšnjih socialnih učinkov, ki bi jih imela privatizacija, če bi se razpisi izvedli na podlagi preproste pogodbe o izvajanju javne službe, razpis za ladjarske družbe s takimi pogodbami načeloma in izjemoma sprejemljiv, da se zagotovi skladnost z merilom nediskriminacije med ladjarji Unije, ki je določeno v Uredbi Sveta (EGS) št. 3577/92 ([99]). Komisija je opozorila, da Uredba (EGS) št. 3577/92 od držav članic ne zahteva, da privatizirajo svoje družbe za pomorski promet, ampak le, da ta specifični trg liberalizirajo.

(106) Komisija je 29. januarja 2010 ([100]) poslala uradni opomin glede napačnega izvajanja Uredbe (EGS) št. 3577/92. V njem je opozorila, da mora v skladu s to uredbo država članica, kadar koli sklene pogodbo o izvajanju javne službe ali naloži obveznosti javne službe, to storiti na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Unije. Člen 4(3) navedene uredbe določa, da lahko obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe veljajo do dneva izteka ustrezne pogodbe. Vendar je Komisija ugotovila, da so družbe skupine Tirrenia po izteku zadevnih pogodb o izvajanju javne službe še naprej opravljale storitve pomorskega prevoza. Natančneje, navedene pogodbe naj bi se iztekle konec leta 2008, vendar jih je Italija večkrat podaljšala. Komisija je zato Italijo pozvala, naj predloži pripombe.

(107) Generalni direktor Komisije, pristojen za energetiko in promet, je istega dne ločeno odgovoril na dopis Italije z dne 22. januarja 2010. Poudaril je, da se njegov odgovor nanaša le na skladnost z Uredbo (EGS) št. 3577/92, ne pa tudi na vprašanja državne pomoči. Glede na to je navedel, da utemeljitve, predložene v zvezi z nekaterimi potmi, zadostujejo za odpravo nekaterih prej izraženih dvomov. Opozoril je, da lahko pogodbe o izvajanju javne službe zajemajo le poti, na katerih obstaja nedelovanje trga.

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

(109) Italija je 10. septembra 2010 Komisijo obvestila, da je bil konkurenčni postopek za pogodbo, ki med drugim vključuje poti v Pontinskem otočju, na katerih je storitve takrat opravljala družba Caremar, odložen. Posledično je bila z zakonom št. 163/2010 prvotna pogodba dodatno podaljšana, dokler se ne končata postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 33).

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

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

(b) ni bil zaključen noben konkurenčni postopek, med drugim za družbo Caremar, čeprav so se zadevne pogodbe o izvajanju javne službe še naprej izvajale;

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

(111) Komisija je 21. junija 2012 sprejela obrazloženo mnenje o podaljšanju obveznosti javne službe, za izpolnjevanje katerih so bile pooblaščene zadevne tri družbe (Caremar, Laziomar in Saremar) nekdanje skupine Tirrenia. Razpisni postopki za preostale tri družbe (Tirrenia, Toremar in Siremar) so bili končani leta 2011 ([101]), zato te družbe niso bile zajete v obrazloženo mnenje. Komisija je opozorila, da Italija več kot tri leta po običajnem izteku zadevnih prvotnih pogodb ni uvedla konkurenčnih postopkov za oddajo pogodbe o izvajanju javne službe pomorske kabotaže, ki jo med drugim opravlja družba Caremar. Navedene pogodbe so bile podaljšane samodejno in za nedoločen čas, kar je drugim ladjarjem Unije preprečilo, da bi konkurirali pri oddaji navedenih pogodb.

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

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

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

(112) Italija je 8. avgusta 2012 odgovorila na obrazloženo mnenje in navedla, da so obvestila o javnih naročilih za prodajo družb z novimi pogodbami o izvajanju javne službe objavljena ali bodo objavljena v *Uradnem listu Evropske unije*. Natančneje, obvestilo za družbo Caremar je bilo objavljeno 20. julija 2012, obvestilo za družbo Laziomar pa je bilo poslano v objavo 1. avgusta 2012.

(113) Družba CLN je 14. januarja 2014 postala nova lastnica družbe Laziomar in sklenila desetletno pogodbo o izvajanju javne službe za povezave s Pontinskim otočjem.

(114) Združenje SNAV-Rifim je 16. julija 2015 prevzelo lastništvo družbe Caremar in sklenilo devetletno pogodbo o izvajanju javne službe.

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

5. **RAZLOGI ZA ZAČETEK IN RAZŠIRITEV POSTOPKA**

5.1 **Nadomestilo za opravljanje storitev pomorskega prevoza od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012**

5.1.1 *Obstoj državne pomoči*

(116) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da opredelitev obveznosti javne službe ni bila dovolj jasna in da zato ni mogla dokončno ugotoviti, ali vsebuje očitne napake. Zlasti ni imela celovitega pregleda nad dejanskimi obveznostmi, ki so bile družbi Caremar naložene v okviru opravljanja storitev v Neapeljskem zalivu in Pontinskem otočju, in sicer v primerjavi s storitvami, ki so jih na nekaterih od teh poti zagotavljali konkurenti (glej uvodne izjave 194, 203, 205 in 208 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Poleg tega je, kar zadeva poti v Neapeljskem zalivu, dvomila o upravičenosti tega, da se stalna prisotnost v otoških pristaniščih ponoči šteje za dejansko javno službo, in italijanske organe pozvala, naj navedejo, ali katera patološka stanja preprečujejo prevoz s helikopterjem, ter zagotovijo informacije o razpoložljivosti in zmogljivosti alternativnih zdravstvenih prevoznih storitev (glej uvodno izjavo 206 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

(117) Komisija je zavzela predhodno stališče, da je drugo merilo iz sodbe Altmark ([102]) izpolnjeno, saj so bila merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, določena vnaprej in so izpolnjevala zahteve glede preglednosti (glej uvodno izjavo 239 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). V uvodni izjavi 240 sklepa o začetku postopka iz leta 2011 je zlasti opozorila, da so bila ta merila opisana v prvotni pogodbi (za nadomestilo za leto 2009) in sklepu št. 111/2007 (za nadomestilo od leta 2010 naprej).

(118) Komisija je kljub temu menila, da se zdi, da tretje merilo iz sodbe Altmark ni izpolnjeno, in da se je gospodarskim subjektom morda plačalo čezmerno nadomestilo za izvajanje nalog javne službe (glej uvodno izjavo 244 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Zlasti je izrazila pomisleke glede sorazmernosti nadomestila, plačanega družbam nekdanje skupine Tirrenia od leta 2009 naprej, saj obveznosti, naložene tem družbam, niso bile jasno opredeljene (glej uvodno izjavo 245 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Podobno je dvomila, da 6,5-odstotna premija za tveganje, ki se uporablja od leta 2010, izraža ustrezno stopnjo tveganja, saj se na prvi pogled zdi, da družba Caremar ni prevzemala tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem takih storitev (glej uvodno izjavo 247 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

([102]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da četrto merilo iz sodbe Altmark ni izpolnjeno, ker se prvotna pogodba ni podaljšala na podlagi razpisnega postopka (glej uvodno izjavo 249 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Dalje je ugotovila, da ni prejela nobenega dokaza, ki bi podprl trditev, da je družba Caremar zadevne storitve dejansko opravljala z najnižjimi stroški za skupnost (glej uvodno izjavo 251 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

(120) Komisija je zato v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 predhodno ugotovila, da nadomestilo za izvajanje javne službe, izplačano gospodarskim subjektom v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU (glej uvodno izjavo 255 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Poleg tega je menila, da bi bilo treba to pomoč šteti za novo pomoč (glej uvodno izjavo 257 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

(121) Komisija je v sklepu o razširitvi iz leta 2012 izrazila enake pomisleke tudi glede nadomestila, dodeljenega družbi Caremar od januarja 2012 do njene privatizacije (glej uvodne izjave 42, 180 in 181 sklepa o razširitvi iz leta 2012).

5.1.2 *Združljivost*

(122) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo za izvajanje javne službe za leta 2009, 2010 in 2011 ne spada na področje uporabe Odločbe Komisije 2005/842/ES ([103]) in Okvira Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve ([104]) (v nadaljnjem besedilu: okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005). Ta ukrep je zato ocenila neposredno na podlagi člena 106(2) PDEU in izrazila dvome o tem, ali so bili upoštevni pogoji glede združljivosti izpolnjeni (glej uvodno izjavo 315 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

(123) Komisija je v sklepu o razširitvi iz leta 2012 navedla, da je 31. januarja 2012 začel veljati nov sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena, sestavljen iz Sklepa Komisije 2012/21/EU ([105]) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Vendar je zavzela predhodno stališče, da nadomestila za izvajanje javne službe na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe ni mogoče šteti za združljivega z notranjim trgom in izvzetega iz obveznosti priglasitve na podlagi Sklepa 2012/21/EU, ker navedeno podaljšanje ni bilo v skladu s členom 4 Uredbe (EGS) št. 3577/92, ki določa, da kadar koli država članica sklene pogodbe o izvajanju javne službe ali naloži obveznosti javne službe, to stori nediskriminatorno za vse ladjarje Skupnosti (glej uvodno izjavo 256 sklepa o razširitvi iz leta 2012). Ni izključila možnosti, da bi nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno na podlagi podaljšane prvotne pogodbe, načeloma spadalo v okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 258 sklepa o razširitvi iz leta 2012), vendar za sklep o tem ni imela dovolj informacij (glej uvodno izjavo 267 sklepa o razširitvi iz leta 2012).

5.2 **Privatizacija družbe Caremar**

(124) Komisija je v sklepu o razširitvi iz leta 2012 izrazila dvome o tem, ali je bil razpisni postopek za prodajo družbe Caremar dovolj pregleden in brezpogojen, da bi se zagotovila prodaja po tržni ceni (glej uvodno izjavo 242 sklepa o razširitvi iz leta 2012). Menila je zlasti, da bi lahko prodaja dejavnosti družbe Caremar skupaj s pooblastitvijo za novo pogodbo o izvajanju javne službe omejila število ponudnikov ali vplivala na prodajno ceno (glej uvodno izjavo 243 sklepa o razširitvi iz leta 2012).

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

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

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

(125) Komisija je na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob izdaji sklepa o razširitvi iz leta 2012, menila tudi, da bi bila vsaka pomoč, ki bi se morda dodelila med postopkom privatizacije, nezdružljiva (glej uvodno izjavo 305 sklepa o razširitvi iz leta 2012).

5.3 **Nova pogodba o izvajanju javne službe**

5.3.1 *Obstoj državne pomoči*

(126) Komisija je v sklepu o razširitvi iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo, izplačano družbi Caremar, ni izpolnjevalo meril, določenih v sodbi Altmark, in je zato pomenilo pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je do te ugotovitve prišla, ker: (i) so bili konkurenti, za katere se je zdelo, da zagotavljajo podobne storitve, prisotni vsaj na nekaterih poteh, na katerih je storitve opravljala družba Caremar, in ni bilo na voljo dovolj informacij, na podlagi katerih bi Komisija lahko ugotovila, ali storitev splošnega gospodarskega pomena odraža dejansko potrebo po javni službi, ki je tržne sile same niso mogle zadovoljiti; (ii) se zdi, da je bilo zaradi izračuna nadomestila v skladu s sklepom št. 111/2007 gospodarskemu subjektu izplačano čezmerno nadomestilo za izvajanje javne službe iz istih razlogov, kot so bili navedeni v sklepu o začetku postopka iz leta 2011; (iii) četrto merilo iz sodbe Altmark očitno ni bilo izpolnjeno, saj je bila javna služba oddana na podlagi razpisa pod pogojem, da izbrani ponudnik prevzame družbo Caremar kot celoto. Komisija je menila, da bi bili stroški za skupnost nižji, če bi bila pogodba o izvajanju javne službe oddana brez zahteve glede nakupa.

5.3.2 *Združljivost*

(127) Kar zadeva združljivost nadomestila družbi Caremar, je Komisija v sklepu o razširitvi iz leta 2012 ugotovila, da se Sklep 2012/21/EU na podlagi informacij, ki so jih predložili italijanski organi, očitno ne uporablja. O uporabi Sklepa 2012/21/EU sicer ni mogla sklepati, ker podpisana pogodba v tej fazi ni bila predložena (glej uvodno izjavo 283 sklepa o razširitvi iz leta 2012). Prejela ni nobenih informacij (npr. število potnikov, prepeljanih v dveh letih pred pooblastitvijo), na podlagi katerih bi proučila preostale pogoje glede združljivosti iz Sklepa 2012/21/EU. Pomoč je nato ocenila na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, vendar je ugotovila, da dvomi o tem, ali so bili pogoji glede združljivosti iz navedenega okvira izpolnjeni, zlasti glede obstoja resnične storitve splošnega gospodarskega pomena na vseh poteh in ravni razumnega dobička, dodeljenega družbi Caremar (glej uvodni izjavi 298 in 300 sklepa o razširitvi iz leta 2012).

5.4 **Prednostni privez**

(128) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da je ukrep v primeru, da se za prednostni privez ni izplačalo nadomestilo, regulativna prednost, ki ne vključuje nobenega prenosa državnih sredstev, zato ga ni mogoče šteti za državno pomoč (glej uvodno izjavo 278 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Če bi se za prednostni privez izplačalo nadomestilo, to po mnenju Komisije, če bi družba Caremar opravljala resnično storitev splošnega gospodarskega pomena in bi se prednostni privez dodelil samo za poti, ki so zajete v zadevni storitvi splošnega gospodarskega pomena, ne bi pomenilo dodatne gospodarske prednosti, saj bi bilo neločljivo povezano z zagotavljanjem storitev splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 279 sklepa o začetku postopka iz leta 2011). Kljub temu je Komisija Italijo in tretje osebe pozvala, naj predložijo dodatne informacije o tem ukrepu (glej uvodno izjavo 280 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

(129) Ker je Komisija izrazila dvome o legitimnosti naloge v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, ni mogla sklepati o združljivosti ukrepa, če bi se ta štel za pomoč (glej uvodno izjavo 319 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

5.5 **Ukrepi, določeni z zakonom št. 163/2010**

(130) Komisija je v uvodni izjavi 289 sklepa o začetku postopka iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da so vsi ukrepi, določeni v zakonu št. 163/2010, pomenili državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia. Med njimi so bili: (i) morebitna uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti, (ii) davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije, (iii) morebitna uporaba sredstev sklada za premalo izkoriščena območja. Komisija je Italijo pozvala, naj pojasni, ali je vsak od teh ukrepov potreben za zagotavljanje javne službe in kako.

(131) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da so ti ukrepi verjetno pomenili pomoč za tekoče poslovanje, s katero so se zmanjšali stroški, ki bi jih sicer morale kriti družba Caremar in druge družbe nekdanje skupine Tirrenia, zato bi jih bilo treba šteti za nezdružljive z notranjim trgom (glej uvodno izjavo 320 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

6. **PRIPOMBE DRUŽBE CAREMAR**

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

(132) Družba Caremar trdi, da so bile obveznosti javne službe natančno opredeljene z akti dežele Kampanije in da je dežela Kampanija pri opredelitvi obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar, ustrezno upoštevala konkurenčno okolje pomorskih storitev, ki se zagotavljajo v Neapeljskem zalivu, in potrebe lokalnega prebivalstva po pomorskem prevozu.

(133) Po navedbah družbe Caremar je opredelitev obveznosti javne službe, ki so ji bile naložene, določena v prvotni pogodbi, petletnih načrtih in okvirih za privez (*quadri accosti*), ki jih je odobrila in objavila dežela Kampanija, da bi ponudbo prilagodila povpraševanju uporabnikov. Kar zadeva raven zahtevanih storitev, je družba Caremar ugotovila, da se obveznosti javne službe niso nanašale le na pot, na kateri naj bi se storitve opravljale, ampak so vključevale številne obveznosti glede neprekinjenosti in pogostosti plovb, rednosti in točnosti, prevoznin ter drugih zahtev v zvezi z zmogljivostjo in značilnostmi plovil, ki naj bi se uporabljala, in so tako ustrezale dejanski potrebi po javni službi.

(134) Družba Caremar je predložila podrobne informacije o različnih pomorskih poteh, da bi dokazala, da je delovala v skladu s posebnimi zahtevami, oblikovanimi za izpolnjevanje zahtev javne službe (npr. obveznost opravljanja prve jutranje plovbe na celino, zaradi katere je bilo treba zagotoviti, da je plovilo čez noč ostalo na otoku, kar pa je povzročilo dodatne stroške), tako da je bila njena vloga drugačna v primerjavi s konkurenti. Pojasnila je, da je za namene zagotavljanja teh obveznosti posadka družbe Caremar na vsakem plovilu v službi skupaj 16 ur na dan (največ, kar dovoljujejo ustrezni zakoni).

(135) Kar zadeva konkurenčno okolje v Neapeljskem zalivu in Pontinskem otočju, je družba Caremar navedla, da je bila vedno edini gospodarski subjekt, ki je lahko zagotavljal redne in zanesljive storitve pomorskega prevoza, namenjene zagotavljanju nemotene povezave otokov s celino. Poudarila je, da ima ključno vlogo pri zagotavljanju skladnosti z načelom ozemeljske kontinuitete, saj tržne sile same nikoli niso mogle izpolniti pričakovanj in potreb otoških skupnosti po rednih in neposrednih storitvah za zagotavljanje povezljivosti med otoki in celino. Po njenem mnenju je to posledica dejstva, da je za Neapeljski zaliv značilno več zelo gosto naseljenih otokov, kar se neizogibno kaže v vsakodnevnem povpraševanju po redni povezljivosti (npr. za poklicne ali izobraževalne namene).

6.2 **O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe z merili iz sodbe Altmark**

(136) Družba Caremar trdi, da nadomestilo, ki ga je prejela med podaljšanjem prvotne pogodbe, ne pomeni državne pomoči, ker so izpolnjeni štirje kumulativni pogoji iz sodne prakse v zadevi Altmark.

(137) Kar zadeva prvo merilo iz sodbe Altmark, družba Caremar trdi, da je bila pooblaščena za izpolnjevanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe in da je zato prvo merilo izpolnjeno (glej pripombe v oddelku 6.1).

(138) Kar zadeva drugo merilo iz sodbe Altmark, družba Caremar opozarja, da so bila merila za izračun nadomestila določena vnaprej (tj. v prvotni pogodbi in sklepu št. 111/2007) ter objektivno in pregledno, zato je izpolnjeno tudi drugo merilo iz sodbe Altmark.

(139) Kar zadeva tretje merilo iz sodbe Altmark, družba Caremar trdi, da nadomestilo, zagotovljeno v obdobju podaljšanja, ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička ni preseglo zneska, potrebnega za kritje dodatnih stroškov, nastalih zaradi storitve, zato je tretje merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno. V odgovor na pomisleke Komisije, da je od leta 2010 prejemala čezmerno nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, trdi, da izplačano nadomestilo ni zadostovalo za kritje stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, poleg tega pa ni bila zagotovljena nobena stopnja dobička.

(140) Kar zadeva četrto merilo iz sodbe Altmark, družba Caremar navaja, da je bilo nadomestilo, ker se ni izvedel razpisni postopek, določeno na podlagi analize stroškov učinkovitega podjetja (npr. v celoti amortizirani stroški plovil, optimizacija razmerja med posadko in zmogljivostjo, ohranitev najnižjih prevoznin kljub višjim stroškom goriva).

6.3 **O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe s členom 106(2) PDEU**

(141) Družba Caremar navaja, da morajo biti za oceno združljivosti, kot je navedeno v uvodni izjavi 308 sklepa o začetku postopka iz leta 2011, izpolnjeni trije kumulativni pogoji:

(a) storitve morajo biti storitve splošnega gospodarskega pomena;

(b) država mora upravičenca ustrezno pooblastiti za opravljanje storitev;

(c) nadomestilo mora biti sorazmerno s stroški, nastalimi z opravljanjem storitev splošnega gospodarskega pomena.

(142) Kar zadeva prvi pogoj, družba Caremar pojasnjuje, da se storitve izvajajo v skladu s posebnimi javnimi zahtevami, s čimer se zagotavlja ozemeljska kontinuiteta (glej pripombe v oddelku 6.1).

(143) Kar zadeva drugi pogoj, družba Caremar trdi, da opravlja pomorske storitve, kot je bila za to pooblaščena s prvotno pogodbo, ki podrobno določa obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar.

(144) Nazadnje, družba Caremar glede pogoja sorazmernosti še enkrat poudarja, da je prejela prenizko nadomestilo, na primer v letih 2010 in 2011, kot je razvidno iz računovodskih izkazov družbe.

6.4 **O prednostnem privezu**

(145) Družba Caremar trdi, da dodelitev prednostnega priveza ne zagotavlja gospodarske prednosti in da zato tega ukrepa ni mogoče opredeliti kot državno pomoč. Poleg tega poudarja, da se prednostni privez uporablja le za izpolnjevanje njenih obveznosti na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe.

6.5 **O ukrepih, določenih z zakonom št. 163/2010**

(146) Kar zadeva ukrepe finančne podpore, dodeljene družbi Caremar na podlagi zakona št. 163/2010, družba Caremar potrjuje, da ji je bilo 2 115 000 EUR dodeljenih izključno za posodobitev flote. Zato meni, da ukrepi iz zakona št. 163/2010 zanjo ne pomenijo državne pomoči, ker so potrebni za financiranje obveznosti javne službe, za izvajanje katerih je bila pooblaščena.

7. **PRIPOMBE KONKURENTOV DRUŽBE CAREMAR**

7.1 **Pripombe družbe Medmar**

7.1.1 *O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju*

(147) Družba Medmar je poudarila, da ukrepi državne pomoči, zajeti s sklepom o začetku postopka iz leta 2011, in pogoji na trgu ostajajo enaki tistim iz Odločbe 2005/163/ES. Ti ukrepi državne pomoči se nanašajo na: (a) nadomestilo, ki se družbi Caremar vsako leto dodeli za opravljanje storitev na poti Neapelj–Capri, za katero je bilo z Odločbo 2005/163/ES odrejeno vračilo vseh nepovratnih sredstev družbi Caremar, in (b) nadomestilo, ki se družbi Caremar vsako leto dodeli za opravljanje storitev na poti Ischia–Procida, za katero je bilo z Odločbo 2005/163/ES Italiji naloženo, naj omeji število povezav, na katerih družba Caremar opravlja storitve, in nadomesti le neto izgube iz poslovanja, ki jih je ta družba utrpela. Po navedbah družbe Medmar je bila Odločba 2005/163/ES sprejeta, ker je zasebni sektor lahko s primerljivimi sredstvi zagotavljal storitve, primerljive s tistimi, ki jih je zagotavljala družba Caremar.

(148) Družba Medmar je navedla, da je dežela Kampanija družbi Caremar in Medmar pooblastila za opravljanje storitev v okviru obveznosti javne službe na poteh Ischia–Procida, Procida–Neapelj in Ischia–Procida–Pozzuoli. Vendar družba Medmar v nasprotju z družbo Caremar ni prejela nobenega nadomestila za opravljanje navedenih storitev. Izvedel se ni noben razpisni postopek za opredelitev podjetij, ki bi lahko izpolnjevala obveznosti javne službe z najnižjimi stroški za skupnost. Namesto tega je dežela Kampanija od zasebnih podjetij zahtevala, da podpišejo „akte o predložitvi“, na podlagi katerih morajo izpolnjevati obveznosti javne službe pod pogoji, ki jih določi dežela Kampanija (glede voznega reda in prevoznin). Po mnenju družbe Medmar bi bila zasebna podjetja, če teh „aktov o predložitvi“ ne bi želela podpisati, prikrajšana za dovoljenje za opravljanje katere koli storitve na tem območju.

(149) Družba Medmar je trdila, da deželi Kampaniji družbe Caremar ni bilo treba pooblastiti za izpolnjevanje obveznosti javne službe z nadomestilom, saj bi lahko družba Medmar enako storitev opravljala brez nadomestila.

(150) Družba Medmar je pojasnila zlasti, da je leta 2011 opravljala dnevne plovbe, in sicer:

— Ischia–Neapelj: sedem dnevnih plovb (od tega jih je pet vključevalo postanek na Procidi);

— Ischia–Pozzuoli: 13 dnevnih plovb in ena dnevna povezava s Casamicciolo v poletni sezoni.

(151) Po drugi strani je družba Caremar po navedbah družbe Medmar na navedenih poteh opravljala manj plovb, in sicer:

— Ischia–Neapelj: 11 dnevnih plovb plus tri v poletni sezoni;

— Ischia–Procida–Pozzuoli: tri dnevne plovbe.

(152) Družba Medmar je tudi poudarila, da se kakovost storitev in uporabljenih plovil ujema s kakovostjo storitev in plovil družbe Caremar. Poleg tega na istem območju delujejo druga zasebna podjetja.

(153) V teh okoliščinah je družba Medmar sklepala, da pooblastitev družbe Caremar za izpolnjevanje obveznosti javne službe ni bila potrebna in zato ni bila združljiva s PDEU.

(154) Če bi Komisija menila, da je pooblastitev za izpolnjevanje obveznosti javne službe potrebna, družba Medmar trdi, da je ta pooblastitev v nasprotju s členom 4(1) in (2) Uredbe (EGS) št. 3577/92, v skladu s katerim mora država članica, „[k]adar koli […] sklene pogodbo o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe, to stori[ti] na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Skupnosti“, vsi ladjarji Skupnosti pa „morajo imeti […] na voljo nadomestilo za obveznosti gospodarske javne službe“.

(155) Družba Medmar je dalje trdila, da Italija ni predložila informacij o zneskih, dodeljenih za vsako povezavo, na katerih je družba Caremar opravljala storitve.

7.1.2 *O prednostnem privezu*

(156) Družba Medmar trdi, da je prednostni privez, dovoljen družbi Caremar, v nasprotju s členom 4(1) in (2) Uredbe (EGS) št. 3577/92, ker družbi Caremar zagotavlja najboljše povezave ob ekonomsko najdonosnejših urah, s čimer diskriminira ladjarje Unije in jim preprečuje uveljavljanje pravice do opravljanja storitev na odprtem trgu.

(157) Družba Medmar se sklicuje tudi na priporočilo, ki ga je 13. julija 2009 izdal italijanski organ, pristojen za konkurenco, tj. *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (AGCM), glede razveljavitve določbe ([106]), po kateri je družbi Caremar dovoljen prednostni privez za njene storitve. Po mnenju organa AGCM bi lahko ta določba odpravila konkurenco, ker zasebnim podjetjem preprečuje opravljanje storitev na povezavah v urah, ki so ekonomsko donosne.

7.1.3 *O ukrepih, določenih z zakonom št. 163/2010*

(158) Družba Medmar poudarja, da je Italija na podlagi zakona št. 163/2010 podaljšala prvotno pogodbo do konca postopka privatizacije. To podaljšanje je v nasprotju z Uredbo (EGS) št. 3577/92, saj podjetje, ki naj bi izpolnjevalo obveznosti javne službe, ni bilo izbrano na podlagi razpisnega postopka, s čimer je bila družba Medmar diskriminirana.

(159) Poleg tega je bilo v skladu s členom 19 zakona št. 163/2010 družbi Caremar dodeljenih 2 115 000 EUR za posodobitev flote, kar po mnenju družbe Medmar pomeni pomoč za tekoče poslovanje in s tem nezdružljivo pomoč. Z zakonom št. 163/2010 je bil družbi Caremar in drugim družbam nekdanje skupine Tirrenia tudi odobren dostop do zneska 49 000 000 EUR za kritje likvidnostnih potreb, kar po mnenju družbe Medmar prav tako pomeni pomoč za tekoče poslovanje in s tem nezdružljivo pomoč.

(160) Nazadnje, družba Medmar trdi, da davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije družbe Caremar, pomenijo nezdružljivo pomoč.

7.2 **Pripombe družbe SNAV in združenja ACAP**

(161) Kar zadeva pooblastitev družbe Caremar za izpolnjevanje obveznosti javne službe, sta družba SNAV in združenje ACAP trdila, da merilo iz sodbe Altmark, ki zahteva obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, ni bilo izpolnjeno in da zadevna pooblastitev ni bila potrebna, saj so na poteh, na katerih je družba Caremar opravljala storitve, storitve opravljala tudi zasebna podjetja. Natančneje, družba SNAV je opravljala storitev na naslednjih poteh:

— Sorrento–Capri: sedem dnevnih plovb ob delavnikih, pet plovb ob koncu tedna;

— Neapelj–Ischia: štiri dnevne plovbe, od tega tri čez Procido;

— Procida–Ischia: štiri dnevne plovbe;

— Procida–Neapelj: štiri dnevne plovbe.

(162) Družba SNAV in združenje ACAP trdita, da pooblastitev družbe Caremar za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena in s tem povezano nadomestilo pomenita nezdružljivo državno pomoč v smislu člena 107 PDEU.

7.3 **Pripombe družbe GNV**

(163) Pripombe družbe GNV so se nanašale na prednostni privez in ukrepe, določene z zakonom št. 163/2010.

(164) Glede prednostnega priveza je družba GNV ugotovila, da so lahko družba Caremar in druge družbe skupine Tirrenia, kar zadeva ure in priveze, najbolje izkoristile priložnosti za prevoz potnikov, ki jih zagotavlja trg, saj so za priveze izbirale ugodnejše ure in tako izboljšale svoj položaj v segmentu prevoza potnikov na škodo konkurenčnih zasebnih družb.

([106]) Člen 19-ter zakonskega odloka št. 135/2009.

(165) Glede ukrepov, določenih z zakonom št. 163/2010, je družba GNV trdila, da so pomenili pomoč za tekoče poslovanje, zaradi katere so je družbi Caremar in drugim družbam skupine Tirrenia uspelo izogniti stroškom, ki bi jih običajno morale kriti z lastnimi finančnimi sredstvi.

7.4 **Pripombe družbe Alilauro**

(166) Družba Alilauro je trdila, da je dežela Kampanija pred privatizacijo družbe Caremar zlorabljala svoj prevladujoči položaj z usklajevanjem vsega prometa v Neapeljskem zalivu z dodelitvijo obveznosti javne službe in določitvijo višine tarif. Po njenih navedbah je obstajalo navzkrižje interesov, zaradi česar dežela Kampanija ni objavila javnega razpisa za prodajo družbe Caremar.

(167) Poleg tega je družba Alilauro trdila, da so na vseh poteh, ki jih je pokrivala družba Caremar, storitve opravljali tudi drugi zasebni gospodarski subjekti, ne da bi prejeli kakršno koli javno nadomestilo, trditev o povečanju stroškov družbe Caremar zaradi obvezne prisotnosti plovil v otoških pristaniščih pa je neutemeljena, bodisi zaradi prisotnosti zasebnih plovil v pristaniščih bodisi zato, ker bi se ob potrebi po nujnih zdravstvenih storitvah te lahko zagotovile z motornimi čolni, izdelanimi posebej za ta namen, in s helikopterji.

7.5 **Pripombe družbe NLG**

(168) Po navedbah družbe NLG na poti Neapelj–Capri ni bilo dejanske javne potrebe, saj je družba NLG opravila dvakrat več dnevnih plovb na otok Capri, ki so po njenem mnenju enakovredne plovbam družbe Caremar, kar zadeva kakovost, stalnost in udobje plovila.

(169) Poleg tega je družba NLG izrazila pomisleke glede tega, da so bila podaljšanja prvotne pogodbe izvedena brez predhodnega javnega razpisa, s čimer je bila družba NLG diskriminirana.

(170) Družba NLG je trdila tudi, da ukrepi, določeni z zakonom št. 163/2010, pomenijo nezakonito in nezdružljivo pomoč, ker gre za pomoč za tekoče poslovanje, prednostni privez družbe Caremar pa je pomenil dodatno kršitev, ker je tej družbi omogočil, da je izkoristila najboljše poti in vozne rede.

7.6 **Pripombe družbe Marworld**

(171) Družba Marworld je trdila, da je dežela Kampanija dodelila pomoč družbi Caremar med postopkom privatizacije. Zlasti je poudarila, da je dežela Kampanija, da bi obnovila finančni položaj družbe Caremar v vrednosti, kakršna je bila, ko je združenje SNAV/Rifim za njen prevzem ponudilo 6 000 001 EUR, z deželnim sklepom št. 316 z dne 21. maja 2015 družbi dodelila 2 155 008 EUR, pod pogojem, da jo prevzame izbrani ponudnik.

8. **PRIPOMBE ITALIJE**

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

(172) Italija pojasnjuje, da družba Caremar dejavnosti izvaja izključno v okviru izpolnjevanja obveznosti javne službe in da je skoraj izključno pristojna za prevoz vozil in tovora (npr. poštnih pošiljk) z otokov Neapeljskega zaliva na celino, kar ni ravno poslovno zanimivo, konkurenti pa se osredotočajo predvsem na prevoz potnikov (glej zlasti uvodne izjave 182 do 185).

(173) Po navedbah Italije obveznosti javne službe, za izpolnjevanje katerih je bila pooblaščena družba Caremar, zadovoljujejo dejanske in trenutne potrebe skupnosti na otokih, ki jih samo tržne sile verjetno ne bodo zagotavljale, zlasti kar zadeva ozemeljsko kontinuiteto in pogostost plovb, njihovo rednost in točnost ter številne zahteve glede zmogljivosti ladij in posadke.

(174) Italija je za dokaz obstoja dejanskega povpraševanja uporabnikov po zadevnih pomorskih storitvah predložila podatke o prometu družbe Caremar na poteh, za katere so veljale obveznosti javne službe ter so bile zajete s podaljšano prvotno pogodbo, premostitveno pogodbo in novo pogodbo o izvajanju javne službe.

(175) Kar zadeva poti v Neapeljskem zalivu, podatki o pomorskih storitvah družbe Caremar na teh poteh v obdobju 2009–2021 (glej preglednice od 3 do 8 v nadaljevanju) kažejo, da je povpraševanje uporabnikov vedno obstajalo, in sicer ne le po potniškem prometu, ampak tudi po mešanem prometu (tj. vključno z vozili in tovorom). Poleg tega po mnenju Italije dejstvo, da je promet družbe Caremar skozi leta ostal stabilen, jasno kaže, da je ponudba družbe Caremar zadostila povpraševanju uporabnikov, ki ga je ustvarjalo lokalno prebivalstvo in je precej ustaljeno, saj prebivalci storitve pomorskega prevoza potrebujejo vsak dan vse leto, in da nanj niso vplivala nihanja v turističnem prometu.

Potniški promet

Preglednica 3

Potniki, prepeljani v obdobju 2009–2014

Poti	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri–Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri–Neapelj	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia–Procida–Neapelj ([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]) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odsekih Ischia–Procida in Procida–Neapelj ter na direktni poti Ischia–Neapelj. Italija je predložila tudi razčlenitev potniškega prometa družbe Caremar po odsekih za obdobje 2011–2021, ki kaže, da je tudi promet po odsekih skozi leta ostal stabilen.

([2]) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odseku Procida–Pozzuoli. Italija je predložila tudi razčlenitev potniškega prometa družbe Caremar po odsekih za obdobje 2011–2021, ki kaže, da je tudi promet po odsekih skozi leta ostal stabilen.

Preglednica 4

Potniki, prepeljani v obdobju 2015–2021

Poti	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–Neapelj	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000–400 000]	[400 000–500 000]
Ischia–Procida–Neapelj ([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]) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odsekih Ischia–Procida in Procida–Neapelj ter na direktni poti Ischia–Neapelj.

([2]) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odseku Procida–Pozzuoli.

Vozila

Preglednica 5

Vozila, prepeljana v obdobju 2009–2014

Poti	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri–Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri–Neapelj	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia–Procida–Neapelj (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) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odsekih Ischia–Procida in Procida–Neapelj ter na direktni poti Ischia–Neapelj. Italija je predložila tudi razčlenitev potniškega prometa družbe Caremar po odsekih za obdobje 2011–2021, ki kaže, da je tudi promet po odsekih skozi leta ostal stabilen.

(2) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odseku Procida–Pozzuoli. Italija je predložila tudi razčlenitev potniškega prometa družbe Caremar po odsekih za obdobje 2011–2021, ki kaže, da je tudi promet po odsekih skozi leta ostal stabilen.

Preglednica 6

Vozila, prepeljana v obdobju 2015–2021

Poti	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–Neapelj	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000–30 000]	[20 000–30 000]
Ischia–Procida–Neapelj (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) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odsekih Ischia–Procida in Procida–Neapelj ter na direktni poti Ischia–Neapelj.

(2) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odseku Procida–Pozzuoli.

Tovor (v dolžinskih metrih)

Preglednica 7

Tovor (v dolžinskih metrih), prepeljan v obdobju 2009–2014

Poti	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri–Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri–Neapelj	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia–Procida–Neapelj (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) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odsekih Ischia–Procida in Procida–Neapelj ter na direktni poti Ischia–Neapelj. Italija je predložila tudi razčlenitev potniškega prometa družbe Caremar po odsekih za obdobje 2011–2021, ki kaže, da je tudi promet po odsekih skozi leta ostal stabilen.

(2) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odseku Procida–Pozzuoli. Italija je predložila tudi razčlenitev potniškega prometa družbe Caremar po odsekih za obdobje 2011–2021, ki kaže, da je tudi promet po odsekih skozi leta ostal stabilen.

Preglednica 8

Tovor (v dolžinskih metrih), prepeljan v obdobju 2015–2021

Poti	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–Neapelj	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000–300 000]	[200 000–300 000]
Ischia–Procida–Neapelj (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) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odsekih Ischia–Procida in Procida–Neapelj ter na direktni poti Ischia–Neapelj.
(2) Promet na tej poti je vključeval tudi promet na odseku Procida–Pozzuoli.

(176) Kar zadeva poti v Pontinskem otočju, na katerih je družba Caremar opravljala storitve le med 1. januarjem 2009 in 31. majem 2011 ([107]), je Italija predložila število potnikov, ki jih je družba Caremar prepeljala na teh poteh v letih 2009 in 2010, ter število vozil, prepeljanih na teh poteh v letu 2009 (glej preglednico 9). Po mnenju Italije je na podlagi navedenih podatkov, čeprav so delni ([108]), mogoče sklepati, da je bilo povpraševanje uporabnikov na teh poteh prisotno in stabilno.

Preglednica 9

Potniki in vozila, prepeljani v letih 2009 in 2010

Poti	2009		2010	
	Potniki	Vozila	Potniki	Vozila
Anzio–Ponza	31 494	2 808	32 202	n. r.
Formia–Ponza	157 055	13 926	165 370	n. r.
Formia–Ventotene	99 087	3 063	106 886	n. r.

(177) Kar zadeva uporabo meril iz sodbe SNCM ([109]) za pomorski promet v Neapeljskem zalivu, Italija trdi, da niso ustrezna, saj opredeljujejo izključno kvantitativno analizo na podlagi primerjave ponudbe prevoza in povpraševanja po njem, pri čemer niso upoštevane posebne značilnosti potreb lokalnega prebivalstva po javni službi.

([107]) Storitve na poteh v Pontinskem otočju je od 1. junija 2011 opravljala družba Laziomar.
([108]) Po navedbah Italije preostalih podatkov o potniškem prometu v letu 2011, prepeljanih vozilih v letih 2010 in 2011 ter tovornem prometu v letih 2009 do 2011 ni bilo več mogoče pridobiti.
([109]) Sodba z dne 1. marca 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisija, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, točki 130 in 134.

(178) Kar zadeva opredelitev povpraševanja uporabnikov in ponudbe na trgu, je Italija pojasnila, da so odločitve dežele Kampanije glede pogostosti in voznih redov storitev, ki naj bi jih družba Caremar zagotavljala na poteh, zajetih v podaljšano prvotno pogodbo, temeljile na potrebah, ki so jih izrazili lokalni organi, in so bile sprejete po razpravah z ladjarskimi družbami, ki so opravljale storitve v Neapeljskem zalivu, o njihovi zmožnosti zagotavljanja storitev pod tržnimi pogoji ali v okviru enostransko naloženih obveznosti javne službe.

(179) Italija je pojasnila zlasti, da je postopkovni okvir za opredelitev obveznosti javne službe v sektorju pomorskega prevoza s strani dežele Kampanije določen s členom 17 deželnega zakona št. 3 z dne 28. marca 2002, v skladu s katerim se mora dežela Kampanija pred opredelitvijo obsega obveznosti javne službe posvetovati z uporabniki in ponudniki storitev. Poleg tega je treba v skladu z istim členom obseg obveznosti javne službe preveriti in po potrebi revidirati na tri leta. Kar zadeva podaljšano prvotno pogodbo, so obveznosti javne službe, ki jih je družba Caremar izpolnjevala od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011, temeljile na javnem posvetovanju, ki ga je dežela Kampanija izvedla v obdobju 2006–2007 ([110]). Obseg obveznosti javne službe, kar zadeva pogostost in vozne rede (poti v okviru obveznosti javne službe se niso spremenile), je bil leta 2011 spremenjen s sklepom deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011 na podlagi javnega posvetovanja, izvedenega v obdobju 2010–2011 (začelo se je novembra 2010).

(180) Italija je navedla podrobnosti o delu, ki je privedlo do sprejetja sklepa deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011, s katerim je dežela Kampanija sprejela triletni program (2011–2013) minimalnih storitev v Neapeljskem zalivu (glej uvodno izjavo 38), ki je začel veljati 1. oktobra 2011. Ta program se je nanašal na vse izvajalce pomorskih storitev v Neapeljskem zalivu. Kar zadeva družbo Caremar, je dežela Kampanija s sklepom deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011 uvedla nekatere manjše spremembe voznih redov in pogostosti storitev, ki naj bi jih opravljala družba Caremar, z učinkom od 16. januarja 2012.

(181) Italija je pojasnila, da je dežela Kampanija po javnem posvetovanju, ki je potekalo od novembra do decembra 2010, v začetku leta 2011 zaradi revizije programa storitev pomorskega prevoza v Neapeljskem zalivu predstavnika občin Neapeljskega zaliva povabila na tehnične sestanke, da bi razpravljali o javnih potrebah, opredeljenih v javnem posvetovanju ([111]). Dežela Kampanija se je 22. julija 2011 sestala z ladjarskimi družbami, ki so opravljale storitve v Neapeljskem zalivu (družbe NLG, Alilauro, Aligruson in SNAV ter združenje ACAP), da bi skupaj z lokalnimi organi razpravljala o potrebah po javni službi, ki jih je opredelila, in preverila, ali bi lahko trg zagotovil ustrezne storitve, s katerimi bi se te potrebe zadovoljile. Razprava je potrdila, da trg sam ne bi zagotovil vseh storitev, ki jih je dežela Kampanija opredelila kot potrebne za zadostitev javni potrebi. Dežela Kampanija se je 28. julija 2011 znova sestala s predstavniki otokov Neapeljskega zaliva, da bi skupaj določili tehnične podrobnosti triletnega programa (2011–2013) v smislu pogostosti in voznih redov ([112]). Po sprejetju triletnega programa (2011–2013) minimalnih

([110]) S sklepom deželne vlade št. 548 z dne 2. aprila 2007.

([111]) Dežela Kampanija je na primer 25. februarja 2011 povabila predstavnike občin Ischia na tehnični sestanek 2. marca 2011 o opredelitvi programa storitev pomorskega prevoza med Neapljem/Pozzuolijem in Ischio. Na tem srečanju so predstavniki občin Ischia poudarili, da je treba zagotoviti povezave od/do Ischie: (a) na samem začetku dneva in ponoči, da se omogoči nabava blaga; (b) med 6.30 in 9.00, da se študentom in delavcem omogoči dnevni prevoz v Neapelj/Pozzuoli ter med 12.30 in 15.00, da se jim omogoči vrnitev na Ischio; (c) med 9.00 in 12.30 ter med 15.00 in 18.00, da se prebivalcem Ischie omogoči izvajanje dejavnosti na celini čez dan in vrnitev na Ischio čez dan, poleg tega pa ti časovni okviri omogočajo dostop do storitev železniškega in letalskega prevoza na celini, ne da bi bilo treba prenočiti v Neaplju/Pozzuoliju; (d) med 18.00 in 24.00, da se zagotovi ozemeljska kontinuiteta tudi čez noč in omogoči udeležba v kulturnih dejavnostih.

([112]) V tem okviru je na primer predstavnik Ischie prosil za preložitev prvega jutranjega odhoda iz Casamicciole s 7.00 na 7.10. Občina Capri je zaprosila za dve dodatni plovbi do/od Neaplja, in sicer od Neaplja do Caprija ob 18.10 in od Caprija do Neaplja ob 19.10. Občina Procida je prosila, da se potovanje s hidrogliserjem s Procide preloži s 6.30 na 6.40 in da se plovila, ki z Ischie odhajajo ob 10.35 v Neapelj, ustavijo na Procidi. Dežela Kampanija se je seznanila z zahtevami in prosila za čas, da preveri njihovo izvedljivost.

storitev v Neapeljskem zalivu (glej uvodno izjavo 38) se je občina Procida pritožila, da se ji v okviru novega triletnega programa ne zagotavljajo zadostne storitve ([113]). Zato je regija Kampanija 7. oktobra 2011 povabila predstavnike občin Neapeljskega zaliva na tehnični sestanek, na katerem so razpravljali o morebitnih prilagoditvah sprejetega triletnega programa.

(182) Kar zadeva konkurenčno okolje, je Italija menila, da storitve, ki so jih zagotavljali konkurenti družbe Caremar, niso ustrezno zadovoljevale potreb prebivalcev otokov. Pojasnila je, da mora biti pomorski promet zaradi izjemno velike gostote prebivalstva na otokih Capri ([114]), Ischia ([115]) in Procida ([116]), ki imajo skupaj več kot 96 000 prebivalcev (tj. približno 3 % od več kot 3 milijonov prebivalcev v pokrajini Neapelj, ki ji ti otoki pripadajo) ([117]), skoraj tako pogost kot lokalni kopenski promet, da se zadovoljijo potrebe študentov in delavcev, ki se dnevno vozijo na celino ali z nje.

(183) Do leta 2017 so bile storitve pomorskega prometa v programu storitev pomorskega prevoza v Neapeljskem zalivu razvrščene v naslednje tri kategorije:

(a) tržne storitve – pomorske ladjarske družbe lahko delujejo v Neapeljskem zalivu na podlagi predhodnega dovoljenja ([118]). Vozni red in pogostost storitve izbere pomorska ladjarska družba ob vložitvi vloge za dovoljenje za opravljanje storitev na poti. Zadevnemu udeležencu na trgu ni treba opravljati storitve, če pa se storitev ali njen del – npr. ob nekih urah ali ob nekih dnevih – določeno obdobje ne opravlja, se dovoljenje za opravljanje storitev prekliče za storitve, ki se ne opravljajo ([119]);

([113]) Predstavniki Procide so zlasti ugotovili, da je bilo od 41 načrtovanih voženj z Ischie samo 18 voženj čez Procido, in prosili za več postankov na Procidi.

([114]) Otok Capri obsega 10,4 kvadratnega kilometra in je sestavljen iz dveh občin (Capri in Anacapri) s skupno približno 13 900 prebivalci. Občina Capri ima približno 7 300 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 1 800 prebivalcev na kvadratni kilometer), občina Anacapri pa približno 6 600 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 1 000 prebivalcev na kvadratni kilometer). Vir: https://www.italiapedia.it (nazadnje obiskano 31. maja 2024).

([115]) Otok Ischia obsega 46,3 kvadratnega kilometra, sestavlja ga šest občin (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno in Serrara Fontana), ki imajo skupaj približno 61 500 prebivalcev, in je tretji najbolj naseljeni otok v Italiji (za Sicilijo in Sardinijo), čeprav je le osmi največji otok v Italiji. Občina Ischia ima približno 18 600 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 2 300 prebivalcev na kvadratni kilometer), občina Barano d'Ischia približno 9 800 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 900 prebivalcev na kvadratni kilometer), občina Casamicciola Terme približno 8 300 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 1 500 prebivalcev na kvadratni kilometer), občina Forio približno 17 000 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 1 300 prebivalcev na kvadratni kilometer), občina Lacco Ameno približno 4 600 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 2 300 prebivalcev na kvadratni kilometer), občina Serrara Fontana pa približno 3 200 prebivalcev (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 480 prebivalcev na kvadratni kilometer). Vir: https://www.italiapedia.it (nazadnje obiskano 31. maja 2024).

([116]) Otok Procida obsega 4,1 kvadratnega kilometra in je sestavljen iz ene občine (občina Procida) s približno 10 600 prebivalci (kar pomeni gostoto prebivalstva približno 2 500 prebivalcev na kvadratni kilometer). Vir: https://www.italiapedia.it (nazadnje obiskano 31. maja 2024).

([117]) Vir: https://www.italiapedia.it (nazadnje obiskano 31. maja 2024).

([118]) Italija je pojasnila, da je ta sistem dovoljenj do 9. januarja 2017 temeljil na odloku deželne vlade št. 80 z dne 21. februarja 2003. V skladu s členom 4 navedenega odloka je bilo dovoljenje za opravljanje dejavnosti izdano ladjarskim družbam, ki izpolnjujejo zakonske zahteve za opravljanje storitev pomorskega prevoza. Od 10. januarja 2017 sistem dovoljenj temelji na sklepu deželne vlade št. 442 z dne 2. avgusta 2016.

([119]) Dežela Kampanija je na primer z izvedbenim odlokom št. 269 iz leta 2012 preklicala dovoljenje, ki ga je 21. septembra 2011 izdala družbi Medmar za opravljanje naslednjih storitev na poti Ischia (Casamicciola)–Pozzuoli: od Ischie do Pozzuolija ob 6.00, 14.00 in 17.45 ter od Pozzuolija do Ischie ob 11.00, 15.40 in 19.30. Dovoljenje je bilo preklicano, ker družba Medmar navedenih storitev ni nikoli opravljala. Kar zadeva plovbo od Ischie do Pozzuolija ob 20.30, ki jo je družba Medmar opravljala le ob petkih/sobotah/nedeljah od 15. junija do 15. septembra, je dovoljenje ostalo veljavno le za del dejansko opravljenih storitev.

(b) storitve v okviru obveznosti javne službe brez nadomestila – za pomorske ladjarske družbe, ki imajo dovoljenje za opravljanje storitev na določeni poti, lahko veljajo obveznosti javne službe (kar zadeva pogostost, rednost, vrsto uporabljenih plovil in najvišje prevoznine) brez nadomestila ([120]). Te obveznosti javne službe so se nanašale na storitve pomorskega prevoza, ki jih je dežela Kampanija opredelila kot pomembne za zagotavljanje kontinuitete med celino in otoki. Vendar kot je pojasnila Italija, dežela Kampanija pravzaprav ni imela nadzora nad dejanskim opravljanjem teh storitev, saj so jih pomorski prevozniki lahko brez kakršne koli kazni po lastni presoji prenehali izvajati s 45-dnevnim predhodnim obvestilom. Če se storitev ali njen del – npr. ob nekih urah ali ob nekih dnevih – za določeno obdobje ni opravljal, se je dovoljenje za opravljanje storitev preklicalo za storitve, ki se niso opravljale. Poleg tega je Italija pojasnila, da lahko konkurenti družbe Caremar deželo Kampanijo vedno zaprosijo, naj začasno ukine vse ali nekatere storitve v okviru obveznosti javne službe, ki so jim bile naložene. To se je na primer zgodilo leta 2009, ko so nekateri konkurenti družbe Caremar zaradi finančnih težav, ki so jih pomorski prevozniki imeli zaradi gospodarske krize, deželo Kampanijo zaprosili, naj zmanjša število storitev v okviru obveznosti javne službe, ki so jih morali opravljati v Neapeljskem zalivu, in zviša najvišje prevoznine, ki so jih lahko zaračunali za preostale storitve v okviru obveznosti javne službe ([121]). Ob tej priložnosti se je dežela Kampanija po javnem posvetovanju o lokalnih potrebah odločila, da najvišjih prevoznin na poteh v okviru obveznosti javne službe ne bo zvišala in da bo dovolila začasno ([122]) prekinitev nekaterih storitev v okviru obveznosti javne službe, ki jih konkurenti družbe Caremar opravljajo na nekaterih poteh ([123]). Poleg tega je Italija poudarila, da so družbe Caremar, Gestour in Procida Lines med koncem decembra 2010 in 1. oktobrom 2011 edine opravljale pomorske storitve v Neapeljskem zalivu v okviru obveznosti javne službe, saj so vsi drugi prevozniki v pomorskem prometu nenadoma zavrnili nadaljnje opravljanje storitev v okviru obveznosti javne službe ([124]). V bistvu je poudarila, da ta sistem obveznosti javne službe ni deloval, ker so prevozniki v pomorskem prometu v opravljanje storitev na poti v okviru obveznosti javne službe, ki jo je opredelila dežela Kampanija, privolili samo zato, da bi v okviru za privez, ki ga je odobrila in objavila dežela Kampanija, pridobili ustrezen termin. V resnici se te storitve pogosto niso opravljale ([125]) ali pa se niso opravljale v skladu z obveznostmi javne službe (v smislu časovnega razporeda in najvišjih cen) ([126])), zlasti v nizki sezoni. Zato je Italija poudarila, da storitve, ki so jih zagotavljali konkurenti družbe Caremar v okviru obveznosti javne službe, niso bile primerljive s storitvami, ki jih je zagotavljala družba Caremar, in sicer ne le v smislu pogostosti, ampak tudi v smislu zanesljivosti (npr. točnost, kakovost in splošneje jamstvo, da bodo opravljene);

([120]) Ta sistem obveznosti javne službe brez nadomestila je veljal do 9. januarja 2017. Od 10. januarja 2017 je bila družba Caremar edini pomorski prevoznik, za katerega so veljale obveznosti javne službe v Neapeljskem zalivu, za vse druge prevoznike pa je še naprej veljal le sistem dovoljenj.

([121]) To je navedeno tudi v uvodnih izjavah odloka deželne vlade št. 374 iz leta 2009, v katerih sta navedena dopisa z dne 25. marca 2009 in z dne 22. junija 2009, ki so ju konkurenti družbe Caremar poslali deželi Kampaniji glede zmanjšanja števila storitev v okviru obveznosti javne službe oziroma zvišanja najvišjih prevoznin, ki bi se lahko zaračunale uporabnikom na preostalih poteh v okviru obveznosti javne službe.

([122]) Od 15. julija 2009 do 15. septembra 2009.

([123]) Zadevne poti so bile Capri–Sorrento, Capri–Neapelj, Ischia–Procida–Neapelj in Ischia–Neapelj. Storitve v okviru obveznosti javne službe, ki jih konkurenti družbe Caremar na navedenih poteh ne opravljajo, pri oceni konkurenčnega okolja v Neapeljskem zalivu niso bile upoštevane.

([124]) Dežela Kampanija se je z odlokom deželne vlade št. 402 iz leta 2010 seznanila z razmerami, začasno prekinila takrat veljavni okvir za privez in sprejela izredni okvir za privez, ki je veljal do 30. septembra 2011. Na podlagi navedenega izrednega okvira za privez je bila družba Caremar edini pomorski prevoznik, ki je v okviru obveznosti javne službe opravljal storitve na poteh Capri–Sorrento, Capri–Neapelj, Ischia–Neapelj, Ischia–Procida–Neapelj, Ischia–Procida–Pozzuoli, Ischia–Procida in Procida–Neapelj, družbi Gestour in Procida Lines pa sta v okviru obveznosti javne službe opravljali storitve na poti Procida–Pozzuoli.

([125]) Na to, da konkurenti družbe Caremar v Neapeljskem zalivu pogosto ukinejo ali začasno prekinejo opravljanje storitev, je opozoril tudi italijanski organ, pristojen za konkurenco, v sklepu št. 25295 z dne 28. januarja 2015, sprejetem v zadevi I689C, s katerim je sankcioniral družbe 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 in Gescab S.r.l. ter združenje Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei, ker so od leta 1998 izvajali horizontalni sporazum, ki omejuje konkurenco na trgu pomorskega prevoza potnikov v Neapeljskem zalivu (glej zlasti točko 255 sklepa italijanskega organa, pristojnega za konkurenco, št. 25295 z dne 28. januarja 2015).

([126]) Italijanski organ, pristojen za konkurenco, je družbi Medmar in Alilauro leta 2012 sankcioniral zaradi poslovnih praks, ki so preprečevale nakup vozovnic po znižanih tarifah za rezidente (sklep italijanskega organa, pristojnega za konkurenco, št. 23258 z dne 31. januarja 2012 v zadevi PS5983 v zvezi z družbo Medmar in sklep italijanskega organa, pristojnega za konkurenco, št. 23264 z dne 31. januarja 2012 v zadevi PS7667 v zvezi z družbo Alilauro).

(c) storitve v okviru obveznosti javne službe z nadomestilom – za storitve, zajete v pogodbo o izvajanju javne službe, sklenjeno z družbo Caremar, veljajo obveznosti javne službe glede neprekinjenosti in pogostosti, rednosti, točnosti, kakovosti, vrst in zmogljivosti uporabljenih plovil ter prevoznin za nadomestilo. Italija je pojasnila, da se te storitve nanašajo na ure dneva, ko vozači pomorski prevoz najbolj potrebujejo (zgodaj zjutraj, zgodaj popoldne in zvečer) ([127]). Namen pogodbenega okvira in njegovega sistema kazni je bil zagotoviti opravljanje teh storitev.

(184) Italija je pojasnila, da konkurenti družbe Caremar dejansko niso zagotavljali vseh plovb, navedenih v okvirih za privez (*quadri accosti*), ki jih je odobrila in objavila dežela Kampanija. Po eni strani so imele namreč ladjarske družbe, ki so delovale pod tržnimi pogoji, dovoljenje za opravljanje storitev v terminih, opredeljenih v navedenih okvirih za privez, vendar k temu niso bile zavezane, po drugi strani pa ladjarske družbe, ki so opravljale storitve v okviru obveznosti javne službe, niso bile učinkovito sankcionirane, če jih niso opravile ([128]).

(185) Italija je ob upoštevanju okvirov za priveze, ki jih je dežela Kampanija odobrila in objavila za zadevna leta, in storitev, ki so jih konkurenti družbe Caremar dejansko opravljali v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012, pojasnila, da so bile konkurenčne razmere v Neapeljskem zalivu naslednje:

(a) na poti **Capri–Sorrento** so imele poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti še štiri druge ladjarske družbe: Aligruson, NLG, SNAV ter v letih 2009 in 2010 Ali Maritime Agency S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Alimar). Vendar po navedbah Italije storitve, ki so jih zagotavljale te družbe, niso zadovoljevale potrebe po javni službi, ki jo je opredelila dežela Kampanija, namreč, da bi se v celotnem letu zagotovile zadostne povezave (mešane storitve), ki bi prebivalcem Caprija omogočale vsakodnevni prevoz na celino zaradi dela ali študija (tj. z možnostjo, da prepeljejo avtomobil) ter omogočale dostavo blaga na otoke (vključno s poštnimi pošiljkami). Kot je navedeno v uvodni izjavi 36(a) in uvodni izjavi 39(a), je morala družba Caremar vse leto s hitrim trajektom do/od Caprija zagotavljati dve povratni plovbi zjutraj, eno povratno plovbo zgodaj popoldne in eno povratno plovbo zvečer. Nasprotno pa so konkurenti družbe Caremar opravljali samo storitve pomorskega potniškega prevoza (to je veljalo za družbi NLG ([129]) in Alimar ([130])) ali pa so opravljali tudi mešane storitve, vendar le v poletnem obdobju (to je veljalo za družbi SNAV ([131]) in Aligruson ([132]));

([127]) Italija je poudarila, da mora družba Caremar zaradi takega voznega reda plovilo čez noč privezati na otoku (z dodatnimi stroški, ki jih konkurenti družbe Caremar nimajo).

([128]) Ko so pristojni organi ugotovili, da se storitev dlje časa ne opravlja, je bila glavna posledica le preklic dovoljenja za opravljanje storitev v zadevnem terminu (v primeru opravljanja storitve pod tržnimi pogoji in primeru opravljanja storitve v okviru obveznosti javne službe).

([129]) Družba NLG je opravljala dve dnevni plovbi v nizki sezoni in sedem dnevnih plovb v visoki sezoni (od tega tri v okviru obveznosti javne službe, in sicer dve plovbi iz Sorrenta ob 9.40 in 13.10 ter (od leta 2010) eno plovbo s Caprija ob 8.55). Italija je ugotovila, da storitve družbe NLG na poti Capri–Sorrento dejansko niso konkurirale storitvam družbe Caremar, kar potrjuje dejstvo, da se pripombe družbe NLG niso nanašale na pot Capri–Sorrento, ampak le na pot Neapelj–Capri (glej uvodno izjavo 168).

([130]) Po navedbah Italije je imela družba Alimar dovoljenje za opravljanje dveh dnevnih potniških plovb, in sicer eno od Caprija do Sorrenta ob 6.00 in eno od Sorrenta do Caprija ob 22.55, vendar le od 1. julija do 31. avgusta.

([131]) Kar zadeva mešane storitve, je imela družba SNAV v okviru programov pomorskega prometa iz let 2007 in 2011 (tj. od leta 2009 naprej) dovoljenje za opravljanje desetih dnevnih plovb s hitrim trajektom (šest od Caprija do Sorrenta ob 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 in 18.05 ter štiri od Sorrenta do Caprija ob 8.10, 11.25, 13.50 in 16.35), vendar le v poletnem obdobju (natančneje, od 1. aprila do 3. novembra).

([132]) Kar zadeva mešane storitve, je imela družba Aligruson v okviru programov pomorskega prometa iz let 2007 in 2011 (tj. od leta 2009 naprej) dovoljenje za opravljanje štirih dnevnih plovb (šest od Sorrenta do Caprija ob 11.30 in 14.00 ter dve od Caprija do Sorrenta ob 12.30 in 18.05), vendar le v poletnem obdobju.

(b) na poti **Capri–Neapelj** so imele poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti še štiri ladjarske družbe: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis (v nadaljnjem besedilu: družba Neapolis) ([135]) in Metrò del Mare S.c.a.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Metrò del Mare) ([136]). Vendar so vsi ti gospodarski subjekti opravljali le storitve pomorskega potniškega prevoza, družba Caremar pa je morala opravljati mešane storitve (glej uvodno izjavo 36(b) in uvodno izjavo 39(b)). Po navedbah Italije storitve, ki so jih zagotavljali konkurenti družbe Caremar, niso zadovoljevale potrebe po javni službi, ki jo je opredelila dežela Kampanija, namreč, da bi se v celotnem letu zagotovile zadostne povezave (mešane storitve), ki bi prebivalcem Caprija omogočale vsakodnevni prevoz na celino zaradi dela ali študija (tj. z možnostjo, da prepeljejo avtomobil) ter omogočale dostavo blaga na otoke (vključno s poštnimi pošiljkami);

(c) na poti **Ischia–Neapelj** sta imeli poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti še dve ladjarski družbi: Alilauro (ki je opravljala samo potniške storitve) in Medmar (ki je opravljala samo mešane storitve). Po navedbah Italije storitve, ki so jih opravljali konkurenti družbe Caremar, niso zadostovale za zadovoljitev javnih potreb lokalnega prebivalstva. Kar zadeva potniške storitve, je družba Alilauro storitve večinoma opravljala v poletnem obdobju, (omejene) storitve, ki so se opravljale vse leto, pa so se v okviru obveznosti javne službe opravljale ob drugih urah dneva kot storitve družbe Caremar (glej uvodno izjavo 36(c) in uvodno izjavo 39(c)). Dejansko je družba Alilauro od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 opravljala 20 plovb s hidrogliserjem (19 v okviru obveznosti javne službe in eno pod tržnimi pogoji), vse v poletnem obdobju, razen ene storitve v okviru obveznosti javne službe ([137]). Od 1. oktobra 2011 je opravljala 14 plovb s hidrogliserjem (pet v okviru obveznosti javne službe vse leto ([138]) in 9 pod tržnimi pogoji samo v poletnem obdobju). Kar zadeva mešane storitve, je družba Medmar storitve večinoma opravljala v poletnem obdobju, (omejene) storitve, ki so se opravljale vse leto ali samo pozimi, pa so se v okviru obveznosti javne službe opravljale ob drugih urah dneva kot storitve družbe Caremar (glej uvodno izjavo 36(c) in uvodno izjavo 39(c)). Dejansko je družba Medmar od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 opravljala 19 plovb s trajektom/hitrim trajektom (12 v okviru obveznosti javne službe in sedem pod tržnimi pogoji) samo v poletnem obdobju, in to ne vedno dnevno. Od 1. oktobra 2011 je opravljala 23 plovb s trajektom/hitrim trajektom (17 plovb pod tržnimi pogoji, vse v poletnem obdobju, in šest plovb v okviru obveznosti javne službe). Od šestih storitev, ki so se opravljale v okviru obveznosti javne službe, sta se vse leto opravljali le dve plovbi ([139]), dve plovbi sta se opravljali samo pozimi ([140]), dve pa samo poleti ([141]));

([133]) Družba SNAV je v letih 2009, 2010 in delu leta 2011 na zadevni poti opravljala 12 dnevnih potniških storitev, od tega 11 plovb s hidrogliserjem poleti (deloma v okviru obveznosti javne službe in delno v okviru sistema dovoljenj) in eno plovbo s hidrogliserjem vse leto (od Caprija do Neaplja ob 8.10 v okviru obveznosti javne službe). Od 1. oktobra 2011 je na zadevni poti opravljala 25 dnevnih potniških storitev s hidrogliserjem, od tega 13 dnevnih plovb vse leto, in sicer vse v okviru obveznosti javne službe (od tega jih je 11 opravljala skupaj z družbo NLG).

([134]) Družba NLG je leta 2009, 2010 in del leta 2011 dnevne pomorske potniške storitve na zadevni poti opravljala le poleti (21 plovb s hidrogliserjem), delno v okviru obveznosti javne službe in delno v okviru sistema dovoljenj. Od 1. oktobra 2011 je na zadevni poti opravljala 34 dnevnih potniških storitev s hidrogliserjem, od tega 15 dnevnih plovb vse leto. Dve od teh 15 dnevnih plovb (in sicer od Caprija do Neaplja ob 9.35 in ob 11.35) je opravljala pod tržnimi pogoji, preostalih 13 pa v okviru obveznosti javne službe (11 od teh storitev v okviru obveznosti javne službe je opravljala skupaj z družbo SNAV).

([135]) Družba Neapolis je bila skupno podjetje, ki sta ga 31. avgusta 2004 ustanovili družbi NLG (50-odstotni delež) in SNAV (50-odstotni delež). Na zadevni poti je storitve opravljala v letih 2009, 2010 in 2011, V letih 2009 in 2010 je morala na zadevni poti osemkrat na dan opravljati plovbe s hidrogliserjem v okviru obveznosti javne službe, in sicer od Caprija do Neaplja ob 6.50 (vse leto), 8.50 (samo poleti), 14.10 (vse leto) in 17.25 (samo poleti) ter od Neaplja do Caprija ob 7.55 (samo poleti), ob 10.00 (samo poleti), 16.05 (samo poleti) in 20.05 (samo poleti). Leta 2011 se je število storitev zmanjšalo na pet, storitve pa so se opravljale vse leto pod tržnimi pogoji (v okviru sistema dovoljenj), in sicer od Caprija do Neaplja ob 8.50, 14.10 in 17.30 ter od Neaplja do Caprija ob 10.00 in 16.05.

([136]) Družba Metrò del Mare je bila skupno podjetje, ki so ga 20. maja 2002 ustanovile družbe NLG (20-odstotni delež), SNAV (40-odstotni delež), Alilauro (20-odstotni delež) in Aligruson (20-odstotni delež). Na zadevni poti je storitve opravljala v letih 2009 in 2010. V letih 2009 in 2010 je morala na zadevni poti poleti opravljati štiri (skoraj dnevne) plovbe s hidrogliserjem v okviru obveznosti javne službe, in sicer od Caprija do Neaplja ob 10.30 in 10.50 ter od Neaplja do Caprija ob 16.30 in 17.05.

([137]) In sicer tisto od Neaplja do Ischie ob **9.35**.

([138]) In sicer od Ischie do Neaplja ob **6.30**, **9.25** in **19.55** ter od Neaplja do Ischie ob **7.35** in **20.10**. Kot je navedeno v uvodni izjavi 39(c), družbi Caremar v obdobju od 1. oktobra 2011 do 15. januarja 2012 na tej poti ni bilo treba opravljati potniških storitev, od 16. januarja 2012 pa je morala samo enkrat na dan opravljati potniško storitev s hidrogliserjem od Neaplja do Ischie ob **14.45**.

([139]) In sicer od Neaplja do Ischie ob **8.35** in **14.10**.

([140]) In sicer od Ischie do Neaplja ob **16.35** in od Neaplja do Ischie ob **18.30**.

([141]) In sicer od Ischie do Neaplja ob **17.00** in od Neaplja do Ischie ob **18.30**.

(d) na poti **Ischia–Procida–Neapelj** sta poleg družbe Caremar storitve na zadevni poti opravljali še dve ladjarski družbi: Medmar, ki je imela dovoljenje za opravljanje mešanih storitev na zadevni poti ([142]), vendar jih po navedbah Italije skoraj nikoli ni opravljala, in SNAV, ki je opravljala osem dnevnih potniških storitev s hidrogliserjem v okviru obveznosti javne službe. Po navedbah italijanskih organov storitve družbe SNAV niso bile primerljive s storitvami potniškega prometa, ki naj bi jih opravljala družba Caremar. Prvič, kar zadeva obdobje od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011, so bile vse storitve družbe SNAV (razen ene ([143])) zgoščene v poletni sezoni, družba Caremar pa je morala vse svoje storitve opravljati vse leto (glej uvodno izjavo 36(d)). Drugič, čeprav se je 1. oktobra 2011 število plovb, ki jih je družba SNAV opravljala vse leto, povečalo na sedem ([144]) (od osmih ([145])), družba Caremar pa je v obdobju od 1. junija do 30. septembra dodala dve plovbi (glej uvodno izjavo 39(d)), je družba SNAV storitve opravljala ob drugih urah dneva kot družba Caremar;

(e) na poti **Ischia–Procida–Pozzuoli** je imela poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti samo še ena ladjarska družba, in sicer Medmar, ki pa je večinoma opravljala mešane storitve brez postanka na Procidi. Kar zadeva obdobje od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011, je družba Medmar dejansko opravljala skupno 39 mešanih storitev s trajektom med Ischio in Pozzuolijem (večino le v poletnem obdobju ([146])), od tega samo tri mešane storitve s postankom na Procidi ([147]). Od 1. oktobra 2011 je družba Medmar opravljala skupno 40 mešanih storitev s trajektom med Ischio in Pozzuolijem, od tega samo štiri mešane storitve s postankom na Procidi ([148]). Po navedbah italijanskih organov storitve družbe Medmar s postankom na Procidi niso bile primerljive s storitvami družbe Caremar, kar zadeva pogostost in vozne rede (glej uvodno izjavo 36(e) in uvodno izjavo 39(e)). Zlasti kar zadeva storitve, ki so se opravljale vse leto, je družba Caremar šestkrat na dan opravljala mešane storitve – trikrat z Ischie (ob 8.35, 11.30 in 17.30) in trikrat iz Pozzuolija (ob 10.15, 14.00 in 18.55) – družba Medmar pa je dvakrat na dan opravljala mešano storitev od Ischie (ob 2.30 in 18.55) in dvakrat iz Pozzuolija (ob 4.10 in 20.30). Kar zadeva dodatne storitve, ki jih je družba Caremar opravljala v šolskem obdobju od 16. januarja 2012, je morala družba Caremar opravljati storitve z Ischie ob 7.20 in iz Pozzuolija ob 9.00, družba Medmar pa v tem obdobju na tej poti ni opravljala plovbe s postankom na Procidi ([149]);

([142]) V skladu z okviri za privez je morala družba Medmar v obdobju od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 v okviru obveznosti javne službe vse leto opravljati dve dnevni mešani storitvi s trajektom, in sicer z Ischie ob **22.00** (z odhodom s Procide ob 22.40) in iz Neaplja ob **24.00** (z odhodom s Procide ob 1.00). Družba Medmar je morala od 1. oktobra 2011 v okviru obveznosti javne službe vse leto dvakrat na dan opravljati mešano storitev, in sicer z Ischie ob **6.25** (z odhodom s Procide ob 7.25) in ob **10.35** (z odhodom s Procide ob 11.15) ter enkrat mešano storitev v poletnem obdobju (vendar ne vedno dnevno) z Ischie ob **22.20** (z odhodom s Procide ob 23.00).

([143]) In sicer tisto od Ischie do Procide in nato do Neaplja z odhodom iz Casamicciole ob **9.45** (in s Procide ob **10.05**).

([144]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Neaplja z odhodom iz Casamicciole ob **7.10** (in s Procide ob **7.30**), **9.45** (in s Procide ob **10.10**), **13.50** (in s Procide ob **14.15**) in **17.40** (in s Procide ob **18.05**) ter od Neaplja do Procide in nato do Ischie ob **8.25** (in s Procide ob **9.05**), **16.20** (in s Procide ob **17.00**) in **19.00** (in s Procide ob **19.40**). Vse te plovbe so se opravljale v okviru obveznosti javne službe.

([145]) Edina plovba, ki se je opravljala samo v poletnem obdobju, se je tudi edina opravljala pod tržnimi pogoji. V poletnem obdobju je imela družba SNAV dovoljenje za opravljanje potniških storitev s hidrogliserjem od Ischie do Procide in nato do Neaplja z odhodom iz Casamicciole ob **11.25** (in s Procide ob 11.45).

([146]) Vse leto (v okviru obveznosti javne službe) so se opravljale le tri plovbe od 39 – dve na poti Ischia–Procida–Pozzuoli in ena na direktni poti Ischia (Casamicciola)–Pozzuoli, ena plovba pa se je opravljala le v šolskem obdobju (od 16. septembra do 14. junija). Preostalih 35 plovb se je opravljalo le v poletnem obdobju.

([147]) Dve storitvi v okviru obveznosti javne službe, ki jih je bilo treba opravljati vse leto, in sicer od Ischie (Casamicciole) do Procide in nato Pozzuolija ob **2.30** ter od Pozzuolija do Procide in nato Ischie (Casamicciole) ob **4.10**, ter ena storitev pod tržnimi pogoji, in sicer od Ischie do Procide in nato do Pozzuolija ob **7.30**, ki pa se je opravljala le v šolskem obdobju (od 16. septembra do 14. junija).

([148]) Vse te štiri storitve so bile v okviru obveznosti javne službe in jih je bilo treba opravljati vse leto, in sicer od Ischie (Casamicciole) do Procide in nato Pozzuolija ob **2.30** in **18.55** ter od Pozzuolija do Procide in nato Ischie (Casamicciole) ob **4.10** in **20.30**.

([149]) Družba Medmar je prenehala opravljati storitev z Ischie ob 7.30 pod tržnimi pogoji v šolskem obdobju.

(f) na poti **Ischia–Procida** je imelo poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti še sedem ladjarskih družb, večinoma kot del širše poti (npr. Ischia–Procida–Neapelj ali Ischia–Procida–Pozzuoli): na eni strani družbi Medmar (kar zadeva mešane storitve) ([150]) in SNAV (kar zadeva potniške storitve) ([151]), ki sta storitve opravljali delno v okviru obveznosti javne službe in delno pod tržnimi pogoji, ter na drugi strani družbe Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l (v nadaljnjem besedilu: družba Ippocampo) ([153]), Rumore S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Rumore) ([154]), Marine Club S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Marine Club) ([155]) in Capitan Morgan S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Capitan Morgan) ([156]), ki so storitve opravljale samo pod tržnimi pogoji. Po navedbah Italije so bile storitve, ki jih je zagotavljal trg, preveč razdrobljene, obrobne in nestabilne ([157]), da bi jih bilo mogoče šteti za primerljive s storitvami v okviru obveznosti javne službe, ki jih je zagotavljala družba Caremar. To potrjuje dejstvo, da je dežela Kampanija po javnem posvetovanju, ki je potekalo leta 2011, menila, da je treba od 16. januarja 2012 obveznosti javne službe, ki jih je družba Caremar že zagotavljala na poti, dodati še eno dnevno potniško storitev s hidrogliserjem od Procide do Ischie ob 15.30 vse leto, da se zadovoljijo potrebe prebivalcev otokov po prevozu na delo ali študij (glej uvodno izjavo 39(f));

(g) na poti **Procida–Pozzuoli** so imele poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti še tri ladjarske družbe: Procida Lines S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Procida Lines), Gestour S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Gestour) in Ippocampo. Vendar so imela po navedbah Italije plovila, ki so jih konkurenti družbe Caremar uporabljali za opravljanje storitve, omejene zmogljivosti in niso mogla prevažati potnikov z zmanjšano mobilnostjo ali uporabnikov invalidskih vozičkov. Poleg tega so se storitve, ki so jih

([150]) Družba Medmar je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje štirih dnevnih mešanih storitev od/do Ischie: treh vse leto v okviru obveznosti javne službe (s Procide ob **1.10** ter z Ischie ob **2.30** in **22.00**) in ene le v šolskem obdobju pod tržnimi pogoji (z Ischie ob **7.30**). Od 1. oktobra 2011 je imela dovoljenje za opravljanje osmih dnevnih mešanih storitev od/do Ischie, in sicer šestih vse leto (s Procide ob **5.00** in **21.20**) ter z Ischie ob **2.30**, **6.25**, **10.35** in **18.55**), dveh pa samo v poletnem obdobju (s Procide ob **1.30** in z Ischie ob **22.20**), vse v okviru obveznosti javne službe. Vendar je Italija pojasnila, da družba Medmar nekaterih storitev na zadevni poti (zlasti storitev, ki so se nanašale na odsek Ischia/Procida) skoraj nikoli ni opravljala.

([151]) Družba SNAV je od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 štirinajstkrat na dan opravljala potniške storitve s hidrogliserjem od/do Ischie, tj. štiri vse leto – in sicer tri v okviru obveznosti javne službe (z Ischie ob **7.10** in **9.45** ter s Procide ob **13.10**) in eno pod tržnimi pogoji (z Ischie ob **8.30**), deset pa samo v poletnem obdobju – in sicer šest v okviru obveznosti javne službe (s Procide ob **9.00**, **17.00**, **19.05** in **19.20** ter z Ischie ob **13.35** in **17.40**) in štiri pod tržnimi pogoji (s Procide ob **7.50** in **17.50** ter z Ischie ob **18.30** in **19.45**). Od 1. oktobra 2011 je šestnajstkrat na dan opravljala potniške storitve s hidrogliserjem od/do Ischie, tj. devetkrat vse leto – in sicer osemkrat v okviru obveznosti javne službe (z Ischie ob **7.10**, **9.45**, **13.50** in **17.40** ter s Procide ob **9.05**, **13.15**, **17.00** in **19.40**) in enkrat pod tržnimi pogoji (z Ischie ob **8.30**), sedemkrat pa samo v poletnem obdobju pod tržnimi pogoji (s Procide ob **7.50**, **11.00**, **17.50** in **19.20** ter z Ischie ob **11.25**, **18.30** in **19.45**).

([152]) Družba Alilauro je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje treh dnevnih potniških storitev s hidrogliserjem do Ischie pod tržnimi pogoji v poletnem obdobju, in sicer s Procide ob **8.35**, **12.35** in **18.35**. Od 1. oktobra 2011 ni več imela dovoljenja za opravljanje storitev na tej poti.

([153]) Družba Ippocampo je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje dveh mešanih storitev pod tržnimi pogoji, vendar le poleti in ne vedno dnevno (večinoma ob koncih tedna), in sicer z Ischie ob **9.25** in s Procide ob **17.00**. Od 1. oktobra 2011 je imela dovoljenje za opravljanje šestih mešanih storitev pod tržnimi pogoji, vendar le v poletnem obdobju in ne vedno dnevno, in sicer z Ischie ob **9.25**, **11.40** in **14.30** ter s Procide ob **11.00**, **13.00** in **17.00**.

([154]) Družba Rumore je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje štirih mešanih storitev pod tržnimi pogoji, od tega treh samo v poletnem obdobju in ne vedno dnevno (s Procide ob **12.20** in **18.30** ter z Ischie ob **15.10**) in ene dnevno vse leto (z Ischie ob **10.40**). Storitve in vozni red družbe Rumore se od 1. oktobra 2011 niso spremenili.

([155]) Družba Marine Club je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje ene mešane storitve pod tržnimi pogoji ob četrtkih v poletnem obdobju (s Procide ob **12.15**). Od 1. oktobra 2011 ni več imela dovoljenja za opravljanje storitev na tej poti.

([156]) Družba Capitan Morgan je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje dveh dnevnih mešanih storitev pod tržnimi pogoji v poletnem obdobju (z Ischie ob **15.10** in s Procide ob **18.00**). Od 1. oktobra 2011 je imela dovoljenje za opravljanje treh mešanih storitev pod tržnimi pogoji v poletnem obdobju (z Ischie ob **15.10** in **18.35** ter s Procide ob **18.00**).

([157]) Manjši prevozniki v pomorskem prometu, kot so Ippocampo, Rumore, Marine Club in Capitan Morgan, so na primer uporabljali manjša in manj zmogljiva plovila od tistih, ki jih je uporabljala družba Caremar in ki so drugače od tistih, ki jih je uporabljala družba Caremar lahko plula le v dobrih vremenskih razmerah.

zagotavljali konkurenti družbe Caremar, opravljale le v poletnem obdobju in niti ne dnevno (to je veljalo za družbo Ippocampo) ([158]) ali pa so bile v vsakem primeru pogosto začasno ustavljene ali odpovedane, zato se z njimi niso mogle zagotoviti enake stopnje rednosti kakor pri družbi Caremar (kot je veljalo za družbo Procida Lines) ([159]). Pravzaprav je po podatkih Italije v obdobju 2012–2015 na tej poti poleg družbe Caremar vse leto storitve opravljala le družba Gestour ([160]). Vendar je Italija poudarila, da storitve družbe Gestour niso bile primerljive s storitvami družbe Caremar, kar zadeva trajanje potovanja po morju (družba Caremar je morala storitev opravljati s hidrogliserjem, s katerim je vožnja trajala 15 minut, družba Gestour pa s trajektom, s katerim je vožnja trajala 50 minut);

(h) na poti **Procida–Neapelj** sta imeli poleg družbe Caremar dovoljenje za opravljanje storitev na zadevni poti še dve ladjarski družbi: SNAV ([161]) (ki je opravljala potniške storitve s hidrogliserjem) in Medmar ([162]) (ki je opravljala mešane storitve s trajektom). Po navedbah Italije potniške storitve, ki jih je družba SNAV opravljala vse leto, niso bile primerljive s storitvami, ki jih je opravljala družba Caremar, ker so se opravljale ob drugih urah dneva.

(186) Kar zadeva konkurenčne razmere na pomorskih poteh, na katerih je družba Caremar opravljala storitve v Pontinskem otočju v obdobju 2009–2011, je Italija pojasnila naslednje:

(a) na poti **Ponza–Formia** je poleg družbe Caremar storitve opravljala samo še ena ladjarska družba, in sicer Vetor S.r.l. (v nadaljnjem besedilu: družba Vetor), ki je v okviru obveznosti javne službe vse leto dvakrat na dan opravljala potniške storitve s hidrogliserjem (odhod s Ponze ob 8.30 in iz Formie ob 16.00). Po navedbah Italije storitve družbe Vetor niso bile zanesljive, saj je družba plovbo pogosto odpovedala, zlasti ob slabem vremenu, in nikakor niso bile primerljive z mešanimi storitvami, ki jih je opravljala družba Caremar in ki so prebivalcem zagotavljale dnevno povezavo vse leto tudi za prevoz vozil in tovora. Kar zadeva potniške

([158]) Družba Ippocampo je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje štirih mešanih storitev v poletnem obdobju (večinoma samo ob nedeljah), in sicer s Procide ob **18.45** in **20.00** ter iz Pozzuolija ob **19.20** in **20.50**. Te storitve so od 1. oktobra 2011 ostale nespremenjene tudi glede voznih redov.

([159]) Družba Procida Lines je imela od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dovoljenje za opravljanje 16 mešanih storitev vse leto, vendar ne vedno dnevno, in sicer 11 pod tržnimi pogoji (s Procide ob **5.50**, **10.45**, **15.25**, **17.30** in **19.15** ter iz Pozzuolija ob **5.05**, **9.25**, **13.35**, **16.25**, **18.25** in **20.00**) in petih v okviru obveznosti javne službe (s Procide ob **4.00** (samo ob petkih), **7.50** in **12.40** ter iz Pozzuolija ob **7.05** in **11.50**). Od 1. oktobra 2011 je imela dovoljenje za opravljanje 15 mešanih storitev vse leto, vendar ne vedno dnevno, in sicer 14 storitev pod tržnimi pogoji (s Procide ob **4.00** (samo ob petkih), **7.50**, **10.45**, **12.40**, **15.25**, **17.30** in **19.15** ter iz Pozzuolija ob **5.05**, **7.05**, **11.50**, **13.35**, **16.25**, **18.25** in **20.00**) in ene v okviru obveznosti javne službe (s Procide ob **5.50**). Vendar je Italija pojasnila, da te storitve v obdobju 2012–2015 skoraj nikoli niso bile opravljene. Na primer, kar zadeva storitev v okviru obveznosti javne službe, je dežela Kampanija, ko je ugotovila, da družba Procida Lines ne izpolnjuje obveznosti javne službe, zadevni družbi z izvedbenim odlokom št. 18 z dne 29. februarja 2012 odvzela storitev v okviru obveznosti javne službe in zanjo do 31. decembra 2012 pooblastila družbo Gestour.

([160]) Družba Gestour je od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 trinajstkrat na dan opravljala mešane storitve s trajektom vse leto (50 minut vožnje), in sicer osemkrat pod tržnimi pogoji (iz Pozzuolija ob **6.00**, **8.30**, **10.35** in **12.55** ter s Procide ob **6.50**, **9.30**, **11.20** in **17.05**) in petkrat v okviru obveznosti javne službe (iz Pozzuolija ob **15.05**, **17.55** in **19.50** ter s Procide ob **14.05** in **18.55**). Od 1. oktobra 2011 je devetkrat na dan opravljala mešane storitve s trajektom (50 minut vožnje) vse leto pod tržnimi pogoji (iz Pozzuolija ob **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** in **19.50** ter s Procide ob **6.50**, **9.30**, **11.20** in **18.55**).

([161]) Družba SNAV je od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 devetkrat na dan opravljala potniške storitve s hidrogliserjem v okviru obveznosti javne službe, tj. dvakrat vse leto (in sicer s Procide ob **7.35** in **10.05**) in sedemkrat v poletnem obdobju (in sicer od Neaplja (Beverello) ob **8.20**, **12.30**, **16.20**, **18.40** in **18.45** ter s Procide ob **13.50** in **18.00**). Od 1. oktobra 2011 je desetkrat na dan opravljala potniške storitve s hidrogliserjem (20 minut vožnje), od tega osem vse leto v okviru obveznosti javne službe (in sicer s Procide ob **7.30**, **10.10**, **14.15** in **18.05** ter iz Neaplja (Beverello) ob **8.25**, **12.30**, **16.20** in **19.00**), dve pa samo poleti pod tržnimi pogoji (s Procide ob **11.45** in iz Neaplja (Beverello) ob **18.45**).

([162]) Družba Medmar je od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 dvakrat na dan opravljala mešane storitve s trajektom v okviru obveznosti javne službe vse leto (60 minut vožnje), in sicer iz Neaplja (Calata Massa) ob **24.00** in s Procide ob **22.40**. Od 1. oktobra 2011 je opravljala dve mešani storitvi v okviru obveznosti javne službe vse leto, in sicer iz Neaplja (Calata Massa) ob **00.20** in s Procide ob **11.15** ter eno mešano storitev v okviru obveznosti javne službe v poletnem obdobju (ne vedno dnevno) s Procide ob **23.00**.

storitve, je Italija pojasnila, da so morala plovila družbe Caremar čez noč ostati na otoku, da bi zagotovila prvo plovbo dneva (ob 5.30 s Ponze) in dnevno povezavo s celino zaradi študija in dela (vrnitev na Ponzo ob 17.30). Razpoložljivost plovil na otoku čez noč je bila namenjena tudi zagotavljanju pomorskega prevoza na celino, če bi bila potrebna nujna medicinska pomoč, ki je ne bi bilo mogoče zagotoviti z nujnim zračnim prevozom (npr. helikopterji);

(b) na poti **Ponza–Anzio** je poleg družbe Caremar storitve opravljala samo še ena ladjarska družba, in sicer Vetor, ki je dvakrat na dan opravljala potniške storitve s hidrogliserjem v visoki sezoni pod tržnimi pogoji, v nizki sezoni pa je opravljala samo dve plovbi ob sobotah v okviru obveznosti javne službe. Po navedbah Italije so bile mešane storitve družbe Caremar upravičene na podlagi družbenega in gospodarskega razvoja, njihov cilj pa je bil potnikom z vozili zagotoviti možnost povratnega potovanja od/do Ponze vse leto. Kar zadeva potniške storitve, je Italija pojasnila, da storitve družbe Vetor niso bile zanesljive, saj je družba plovbo pogosto odpovedala, zlasti ob slabem vremenu;

(c) na poti **Formia–Ventotene** sta poleg družbe Caremar storitve opravljali še dve ladjarski družbi: Vetor in *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (v nadaljnjem besedilu: družba SNAP). Družba Vetor je v okviru obveznosti javne službe opravljala eno dnevno potniško storitev s hidrogliserjem v nizki sezoni in eno potniško storitev s hidrogliserjem vsak ponedeljek v visoki sezoni. Družba SNAP je v visoki sezoni opravljala eno dnevno potniško storitev s hidrogliserjem pod tržnimi pogoji. Po navedbah Italije so bile storitve družbe Caremar potrebne, da bi se prebivalcem Ventotena omogočilo potovanje na celino zaradi dela ali študija, saj je družba Caremar zagotavljala prvo potovanje dneva z Ventotena s trajektom ob 5.30 in dnevno potniško storitev z Ventotena s hidrogliserjem ob 6.45. Ker so plovila družbe Caremar na otoku ostala tudi čez noč, so poleg tega omogočala pomorski prevoz na celino, če je bila potrebna nujna medicinska pomoč.

(187) Kar zadeva pripombe družbe Medmar (glej oddelek 7.1), je Italija ugotovitve družbe Medmar glede enakovrednosti njenih storitev s storitvami, ki jih zagotavlja družba Caremar, opredelila kot pristranske in nepopolne. Po navedbah Italije družba Medmar zgolj primerja svoje storitve s storitvami družbe Caremar na nekaterih poteh, in sicer le na podlagi dnevne pogostosti plovb, ne da bi bila opravljena ocena glede voznega reda, sezonskosti, vrste prevoza in prevoznine. Italija je zlasti v zvezi s potjo Ischia–Procida–Pozzuoli poudarila, da je bila družba Caremar edina, ki je v času opredelitve obveznosti javne službe zagotavljala dovolj zanesljive storitve pomorskega prevoza, in da je zadevna pot že od nekdaj bistvena za zadovoljevanje potreb študentov po mobilnosti na obeh otokih ter zdravstvenih zahtev, povezanih z možnostjo dostopa prebivalcev Procide do bolnišnic v Pozzuoliju in na Ischii.

(188) Italija je v odgovor na trditev družbe Medmar, da družba Caremar ni potrebovala nadomestila za opravljene storitve, saj je družba Medmar na istih poteh opravljala nekatere storitve v okviru obveznosti javne službe brez nadomestila, pojasnila, da je, ko je dodelila pooblastilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, to storila v skladu z Uredbo (EGS) št. 3577/92, ki omogoča horizontalno dodelitev obveznosti javne službe vsem zainteresiranim ladjarjem. Pooblastitev za izpolnjevanje obveznosti javne službe je bila dodeljena v dveh korakih. Prvič, Italija je zainteresiranim gospodarskim subjektom na nekaterih poteh naložila obveznost javne službe brez nadomestila. Drugič, če družbe ne bi želele opravljati storitev na zadevnih poteh brez nadomestila, bi dežela Kampanija začela razpisni postopek, da bi opredelila podjetje, ki bi prejelo pogodbo o izvajanju javne službe in ustrezno nadomestilo. Zato je družba Medmar po mnenju dežele Kampanije privolila v izvajanje obveznosti javne službe brez nadomestila, kot je navedeno v aktu o predložitvi, ki ga je družba podpisala.

(189) Na splošno Italija ob upoštevanju obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar, in obveznosti javne službe, naloženih njenim konkurentom (glej uvodne izjave 182 do 186), trdi, da storitve konkurentov, za katere veljajo obveznosti javne službe, v bistvu pomenijo storitve, glede katerih so se konkurenti družbe Caremar strinjali, da jih bodo izvajali v okviru svojih pomorskih dejavnosti. Te obveznosti javne službe niso bile primerljive z obveznostmi javne službe, ki jih je morala izpolnjevati družba Caremar, saj so lahko bili gospodarski subjekti razrešeni obveznosti, če so deželi Kampaniji poslali kratko obvestilo, poleg tega pa se za izpolnjevanje obveznosti javne službe niso naložile kazni. Nazadnje, zaradi obstoja teh obveznosti javne službe, naloženih konkurentom družbe Caremar, ni bila odpravljena pogodba o izvajanju javne službe, sklenjena z družbo Caremar za nadaljnje zadovoljevanje potreb lokalnih organov po ozemeljski kontinuiteti, kot je dežela Kampanija redno preverjala v okviru revizije pomorskih programov, pri kateri so se upoštevale storitve, opravljene v okviru obveznosti javne službe, in pogodba o izvajanju javne službe, sklenjena z družbo Caremar.

8.2 **O privatizaciji družbe Caremar**

(190) Italija navaja, da je na podlagi zahteve Komisije po informacijah z dne 26. oktobra 2011 ter pripomb Komisije z dne 22. decembra 2011 in 14. marca 2012 javni razpis za privatizacijo družbe Caremar spremenila v skladu z zahtevami Komisije, katerih namen je bil zagotoviti preglednost in nediskriminacijo postopka.

(191) Odpravljena je bila na primer vsakršna diskriminacija na podlagi državljanstva gospodarskega subjekta, ki je predložil ponudbo. Italija vsekakor poudarja, da v razpisnih pogojih ni bilo nobenega pogoja, ki bi vključeval ohranitev osebja, zaposlenega pri družbi Caremar, in nobenega pogoja, ki bi se nanašal na obstoječa delovna razmerja z zadevno družbo.

(192) Poleg tega je Italija spremenila zahtevo glede upravičenosti v zvezi z gospodarsko in finančno zmogljivostjo, tako da je odpravila klavzule, v skladu s katerimi so lahko v razpisnem postopku sodelovale samo ladjarske družbe, s čimer je omogočila kar največjo udeležbo in najboljše upoštevanje gospodarskih koristi postopka. Glede merila za dodelitev potrjuje, da je bilo merilo za izbiro najvišja neto cena.

(193) Italija zato meni, da bi bilo treba postopek privatizacije družbe Caremar, čeprav ni bil zasnovan kot prodaja delnic na borzi, obravnavati kot pregleden, brezpogojen in nediskriminatoren, s čimer se je zagotovila kar največja udeležba.

8.3 **O skladnosti novega javnega naročila storitev z merili iz sodbe Altmark**

(194) Italija trdi, da nova pogodba o izvajanju javne službe izpolnjuje vsa štiri merila iz sodbe Altmark iz naslednjih razlogov:

(a) kar zadeva prvo merilo iz sodbe Altmark, Italija trdi, da se javno poslanstvo, opredeljeno v pogodbi, nanaša na otoške poti za kabotažo, ki povezujejo celinsko Italijo s pristanišči na majhnih otokih. Namen teh poti je redno in pogosto zagotavljati storitev, ki je nepogrešljiva za gospodarski razvoj otokov, hkrati pa zadovoljuje osnovne potrebe otoških skupnosti po mobilnosti in zagotavlja učinkovitost ustavne pravice do ozemeljske kontinuitete. V novi pogodbi so poleg tega jasno opredeljene storitve, ki jih je treba opraviti, vrste plovil, ki jih je treba uporabiti, termini, ki jih je treba upoštevati, vključno z večernimi in nočnimi plovbami, ter omejitve glede prevoznin, ki jih je treba upoštevati;

(b) Komisija v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 ni nasprotovala drugemu merilu iz sodbe Altmark;

(c) kar zadeva tretje merilo iz sodbe Altmark, Italija izključuje vsako možnost, da bi družba Caremar prejela nadomestilo, ki bi presegalo tisto, kar je bilo potrebno za kritje stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje navedenih obveznosti. Zlasti trdi, da nova pogodba o izvajanju javne službe vključuje ustrezne klavzule o vračanju sredstev, saj je morala družba v skladu s členom 18 pogodbe, naslovljenim „Vračilo čezmernega nadomestila“, vsako tako nadomestilo vrniti v 30 dneh od ustreznega zahtevka. To se je zgodilo v proračunskih letih 2015, 2016 in 2017 ter 2018 in 2019, ko je bilo v skladu s postopkom preverjanja, določenim v pogodbi, ugotovljeno čezmerno nadomestilo za navedena obdobja in je bilo nato izterjano (glej uvodno izjavo 96);

(d) Italija meni, da je izpolnjeno tudi četrto merilo iz sodbe Altmark, saj je bila pogodba o izvajanju javne službe dodeljena na podlagi preglednega in konkurenčnega razpisnega postopka, v katerem je sodelovalo več ponudnikov, zaradi česar je bilo mogoče izbrati ponudnika, ki je lahko opravljal storitve z najnižjimi možnimi stroški. V zvezi z dvomi Komisije glede prodaje nove pogodbe o izvajanju javne službe v svežnju s privatizacijo družbe Caremar Italija pojasnjuje, da so bile na zahtevo Komisije izvedene vse potrebne prilagoditve osnutka razpisne dokumentacije, da bi jo uskladili z ustreznim zakonodajnim okvirom.

8.4 O 6,5-odstotni premiji za tveganje, določeni v sklepu št. 111/2007 od leta 2010, in o 10,55-odstotni premiji, ki se uporablja za novo pogodbo o izvajanju javne službe

(195) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da ni videti, da bi 6,5-odstotna premija za tveganje izražala ustrezno stopnjo tveganja, saj se zdi, da gospodarski subjekti ne prevzemajo tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem storitev pomorskega prevoza (glej uvodno izjavo 247 sklepa o začetku postopka iz leta 2011).

(196) Po mnenju Italije se zdi, da predhodne ugotovitve Komisije temeljijo na napačni razlagi parametra premije za tveganje. Premija za tveganje ni nadomestilo za kritje stroškov, ki bi jih gospodarski subjekt tako ali tako moral nositi pri opravljanju svojih dejavnosti, saj bi sicer dejavnost prinašala izgubo. Italija trdi, da se noben podjetnik ne bi nikoli odločil za opravljanje dejavnosti samo zato, da bi pokril stroške, ki pri tem nastanejo. Tretje merilo iz sodbe Altmark dejansko določa razumen donos kapitala (dobička), ki bi ga povprečno podjetje potrebovalo za oceno, ali naj opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena v celotnem obdobju pooblastitve. Zadevna premija za tveganje je torej nadomestilo, potrebno za izpolnjevanje obveznosti javne službe, ki pripada podjetniku, ki prevzame in upravlja poslovno tveganje.

(197) Italija poudarja, da se premija za tveganje določi z makroekonomskimi analizami, na podlagi katerih se referenčni državi ali območju za zadevni sektor pripiše povprečna premija za tveganje. Po podatkih poslovne šole IESE Business School bi bilo Italiji primerno pripisati 6,4-odstotno premijo za tveganje. Ta premija je torej povsem v skladu s 4-odstotno premijo za tveganje, določeno v sklepu št. 111/2007, z 2,5-odstotnim povečanjem za neizključne storitve (6,5-odstotna premija za tveganje). Italija pojasnjuje, da je 6,5-odstotna premija za tveganje ustrezala tudi stopnji donosa vloženega kapitala, ki jo je imela družba Caremar leta 2009 v prvem letu podaljšanja prvotne pogodbe. Poleg tega se sklicuje na Sklep Komisije z dne 13. junija 2017 o hitri potniški pomorski povezavi v Italiji med Messino in Reggiem Calabria, v katerem metodologija izračuna z uporabo fiksne 8-odstotne pričakovane stopnje nadomestila ni bila izpodbijana. Natančneje, v zadnjem primeru je Komisija potrdila, da 8-odstotna stopnja vključuje 6,5-odstotno premijo za tveganje iz sklepa št. 111/2007 ob upoštevanju dejstva, da pogodba ni vključevala dodelitve izključnih pravic, in dodatno 1,5-odstotno zvišanje zaradi kratkega trajanja pogodbe.

(198) Stopnja 6,5 % (bruto) se je uporabljala do leta 2015, po tem letu pa je bila za novo pogodbo o izvajanju javne službe stopnja donosa vloženega kapitala, ki se je upoštevala za namene nadomestila, določena na 10,55 %, kar se je štelo za razumen dobiček ob upoštevanju tveganja, ki ga je družba Caremar nosila pri opravljanju storitev v okviru obveznosti javne službe. Italija trdi, da je stopnja v primerjavi s prejšnjimi pogodbami, v katerih je bila določena na 6,5 %, višja zaradi velikega podjetniškega tveganja, ki mu je družba Caremar izpostavljena, saj bi lahko v devetih letih trajanja nove pogodbe o izvajanju javne službe prejela prenizko nadomestilo (npr. zaradi nestanovitnosti cen goriva). Poudarja, da družba Caremar na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe v celoti krije vsako prenizko nadomestilo, pri katerem je razlika enaka ali nižja od 5 % celotnega nadomestila, vendar je izpostavljena tudi tveganju prenizkega nadomestila, pri katerem razlika presega 5 % celotnega nadomestila. Mehanizem za ponovno uravnoteženje iz člena 17 nove pogodbe o izvajanju javne službe dejansko ni obvezen (revizija ključnih parametrov nadomestila je le „dovoljena“, kar pomeni, da ga deželi Kampaniji ni treba nujno sprejeti) in ima glede na svoje značilnosti (tj. neobstoj retroaktivnosti, možnost prilagoditve nadomestila le na podlagi sprememb

parametrov izvajanja storitve) le omejene učinke na ekonomsko ravnovesje pogodbe. Po navedbah Italije družba Caremar (i) krije vsako prenizko nadomestilo (tudi če razlika presega 5 % celotnega nadomestila) v prvih in zadnjih treh letih veljavnosti pogodbe, saj mehanizem za ponovno uravnoteženje obravnava le parametre nadomestila, povezane z opravljanjem storitve, in samo za prihodnost; (ii) krije vsako prenizko nadomestilo, ki je enako ali nižje od 5 %, v preostalih šestih letih pogodbe, in (iii) bi morda morala kriti prenizko nadomestilo, ki presega 5 %, v vseh preostalih šestih letih pogodbe ali le nekaterih od teh let, če se mehanizem za ponovno uravnoteženje ne aktivira ali se aktivira v le treh od šestih let.

8.5 O skladnosti nove pogodbe o izvajanju javne službe z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011

(199) Italija pojasnjuje, da je bila storitev dodeljena na podlagi odprtega, preglednega in nediskriminatornega razpisnega postopka. Storitev pomorskih povezav med otoki Neapeljskega zaliva zagotavlja ozemeljsko kontinuiteto in mobilnost prebivalcev, ki storitev vsakodnevno uporabljajo za delo in študij. V takih primerih opravljene storitve ni mogoče primerjati glede rednosti in pogostosti povezav ter glede vrste plovila. Poleg tega nadomestilo ne presega zneska, potrebnega za kritje stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, ob upoštevanju razumnega dobička. Nazadnje, znesek nadomestila je bil določen v okviru razpisnega postopka na podlagi meril, določenih v sklepu št. 111/2007.

(200) V zvezi s tem Italija trdi, da so bili vzpostavljeni mehanizmi (npr. na podlagi člena 17 pogodbe o izvajanju javne službe – preverjanje ekonomsko-finančnega ravnovesja – in člena 18 pogodbe o izvajanju javne službe – vračilo čezmernega nadomestila), da bi se v skladu s točko 49 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 preprečilo, da bi družba Caremar prejela čezmerno nadomestilo.

(201) Poleg tega Italija glede vprašanja, ali se je pred sklenitvijo nove pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s točko 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 izvedlo javno posvetovanje, poudarja, da so bili strateški načrti za pomorske povezave regionalnih storitev splošnega gospodarskega pomena v deželi Kampaniji opredeljeni na podlagi zapletenega postopka odločanja, ki je poleg drugih vključeval zadevne lokalne organe in poklicna združenja. Dežela Kampanija je s poglobljenimi in redno posodobljenimi preiskavami trga redno preverjala razmere na trgu in ustreznost javnih storitev glede na potrebe, ki so jih izrazili lokalni organi in uporabniki.

8.6 O prednostnem privezu in ukrepih iz zakona št. 163/2010

(202) Italija je pojasnila, da vsi trajektni prevozniki, vključno z družbo Caremar, ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez. Vendar priznava, da družba Caremar za prednostni privez ni plačala nobene dodatne pristojbine. Navaja, da določba o prednostnem privezu ni bila nikoli uporabljena. Za prednostni privez se nadomestilo ne plača; ukrep tako zagotavlja regulativno prednost, ki ne vključuje nobenega prenosa državnih sredstev in se nanaša le na poti, zajete v obveznosti javne službe. Zato po mnenju Italije zadevni ukrep ne pomeni državne pomoči.

(203) Kar zadeva ukrepe iz zakona št. 163/2010, Italija poudarja, da je družba Caremar prejela 2 115 000 EUR, ki so bili uporabljeni izključno za nadgradnjo njenih ladij, da bi se zagotovila skladnost z mednarodnimi varnostnimi predpisi ([163]), in niso bili nikoli uporabljeni za likvidnostne namene. Poleg tega glede davčnih ugodnosti pojasnjuje, da družba Caremar od njih ni imela koristi, sredstva sklada za premalo izkoriščena območja pa družbi Caremar niso bila izplačana. Italija je pojasnila zlasti, da bi lahko dežele na podlagi člena 1, odstavek 5-ter, zakona št. 163/2010, če bi se proračunska sredstva izkazala za nezadostna, sredstva sklada za premalo izkoriščena območja uporabile za financiranje dela rednega nadomestila za izvajanje javne službe in s tem zagotovile neprekinjenost javnih pomorskih storitev ter da se sredstva sklada za premalo izkoriščena območja niso uporabila za dodatno nadomestilo za družbo Caremar ali združenje SNAV/Rifim (ali katero koli drugo družbo nekdanje skupine Tirrenia ali njihove pridobiteljice).

9. **OCENA**

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

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

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

(a) jo je dodelila država članica ali je bila dodeljena iz državnih sredstev;

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

(c) izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco;

(d) vpliva na trgovino med državami članicami.

(206) Komisija ugotavlja, da je prednostni privez neločljivo povezan s tem, da družba Caremar in njen pridobitelj, združenje SNAV/Rifim, opravljata storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato bo ta ukrep ocenjen skupaj z ustreznim nadomestilom za izvajanje javne službe, dodeljenim tema družbama (glej oddelka 9.1.1 in 9.1.2).

(207) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi bilo treba novo pogodbo o izvajanju javne službe med Italijo in družbo Caremar oceniti skupaj s privatizacijo družbe Caremar. Taka skupna ocena je ustrezna, saj je Italija v bistvu organizirala razpis za novo pogodbo o izvajanju javne službe, v okviru katerega je moral izbrani ponudnik pridobiti celoten osnovni kapital družbe Caremar, da bi izpolnjeval obveznosti javne službe, določene v tej pogodbi o izvajanju javne službe. V razpisu ni bilo mogoče predložiti ločenih ponudb za privatizacijo družbe Caremar in novo pogodbo o izvajanju javne službe.

9.1.1 *Nadomestilo za izvajanje javne službe in prednostni privez, dodeljena družbi Caremar od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 na podlagi podaljšane prvotne pogodbe*

9.1.1.1 Državna sredstva

(208) Italija je družbo Caremar pooblastila za opravljanje storitev pomorskega prevoza na nekaterih poteh, ki so bile podrobno določene v prvotni pogodbi, kot je bila podaljšana. Prvotna pogodba je bila sklenjena z državo, nadomestilo za izvajanje javne službe na podlagi te pogodbe, dodeljeno družbi Caremar, pa sta plačevali država in regija Kampanija iz svojega proračuna. Zato se nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno družbi Caremar, lahko pripiše državi in se financira iz državnih sredstev.

([163]) Družba Caremar je od navedenega zneska namenila 1 410 000 EUR za nadgradnjo dveh plovil, ki sta bili pozneje brezplačno preneseni na družbo Laziomar (Quirino in Tetide). Preostali znesek v višini 705 000 EUR je bil uporabljen za nadgradnjo plovila, ki je še vedno v lasti družbe Caremar.

(209) Komisija ugotavlja, da po navedbah Italije vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez, družba Caremar pa za prednostni privez ni plačevala nobene dodatne pristojbine. Komisija kljub temu meni, da bi se Italija načeloma lahko odločila naložiti dodatno pristojbino za prednostni privez in se je s tem, da tega ni storila, odpovedala državnim dohodkom. Poleg tega je glede na to, da se prednostni privez dodeli na podlagi zakona (glej uvodno izjavo 99), ta ukrep mogoče pripisati državi.

9.1.1.2 Selektivnost

(210) Da bi se ukrep opredelil kot državna pomoč, mora biti selektiven. Ukrep je selektiven, če se dodeli le nekaterim podjetjem, druga podjetja v primerljivem pravnem in dejanskem položaju v istem sektorju ali drugih sektorjih (glede na to, da bi morali vsi gospodarski subjekti načeloma kriti svoje stroške) pa niso deležna enake ugodnosti. Nadomestilo za izvajanje javne službe za opravljanje zadevnih pomorskih storitev je bilo dodeljeno samo družbi Caremar, zato je selektivno ([164]). Ker je bil prednostni privez dodeljen samo družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, je prav tako selektiven.

9.1.1.3 Gospodarska prednost

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

(212) Sodišče je v sodbi Altmark namreč presodilo, da državni ukrep ne spada na področje uporabe člena 107(1) PDEU, kadar ga je treba šteti za nadomestilo za storitve, ki jih opravijo upravičena podjetja za izpolnitev obveznosti javne službe, tako da ta podjetja dejansko nimajo finančne koristi in da jih torej ukrep ne postavlja v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s podjetji, ki jim konkurirajo.

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

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

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

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

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

(214) Komisija je to, kako uporablja merila iz sodbe Altmark, pojasnila v sporočilu o uporabi pravil o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ([165]) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena).

([164]) Sodba z dne 13. decembra 2017, Grčija/Komisija, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, točka 79.

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

(215) Glede na to, da morajo biti merila iz sodbe Altmark izpolnjena kumulativno, bi Komisija, če ne bi bilo izpolnjeno katero koli od teh meril, ugotovila, da ukrep, ki se ocenjuje, upravičencu zagotavlja gospodarsko prednost. Komisija bo zato najprej ocenila upoštevanje četrtega merila iz sodbe Altmark.

(216) Četrto merilo iz sodbe Altmark določa, da mora biti nadomestilo omejeno na najnižjo raven, ki je potrebna, da se ne bi opredelilo kot državna pomoč. To merilo se šteje za izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za izvajanje javne službe izbran v razpisnem postopku, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati storitve z najnižjimi stroški za skupnost, sicer pa, če je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(217) Družba Caremar za nobeno podaljšanje prvotne pogodbe v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 ni bila izbrana na podlagi razpisnega postopka, ki omogoča, da se za opravljanje storitve pooblasti tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost. Italija je s podaljševanjem prvotne pogodbe zgolj podaljševala že veljaven sistem in s tem uveljavljenemu gospodarskemu subjektu omogočala, da še naprej prejema nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe.

(218) Poleg tega Italija Komisiji ni predložila nobenega dokaza, da je bila raven nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.

(219) Za nadomestilo, zagotovljeno na podlagi podaljšane prvotne pogodbe, je družba Caremar predložila informacije v zvezi z uporabo meril iz sodbe Altmark. Kar zadeva trditev družbe Caremar, da je četrto merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno, ker je bilo nadomestilo izračunano na podlagi stroškov učinkovitega podjetja (glej uvodno izjavo 140), Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodnih izjavah 220 do 222, meni, da predložene informacije ne zadostujejo za izpolnitev pravnega standarda navedenega pogoja, kot je opredeljen v sporočilu o storitvah splošnega gospodarskega pomena (glej zlasti točke 69 do 76).

(220) Prvič, dejstvo, da je imela družba Caremar nižje stroške v primerjavi s konkurenti, samo po sebi ni zadostno merilo za to, da bi se družba Caremar štela za dobro vodeno podjetje. Nižji stroški lahko izhajajo tudi iz amortizacije sredstev (npr. plovil), ki je računovodska metoda za izračun vrednosti sredstev družbe v daljšem obdobju in je zato ni mogoče uporabiti za merjenje učinkovitosti družbe.

(221) Drugič, trditev, da so morali zaposleni pri družbi Caremar delati največje število ur, dovoljeno s pogodbo o zaposlitvi, s čimer je družba optimizirala razmerje med stroški osebja in uspešnostjo osebja, ni bila podprta z nobenimi informacijami o analitičnih razmerjih, značilnih za produktivnost, opravila pa se tudi ni primerjava take prakse glede izkoriščanja delovne sile družbe Caremar s strukturami stroškov drugih podjetij v sektorju.

(222) Tretjič, družba Caremar trdi, da je kljub znatnemu zvišanju cen goriva v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe obveznosti javne službe še naprej izpolnjevala z najnižjimi prevozninami na trgu in ni zahtevala prilagoditve nadomestila. Po mnenju Komisije ta trditev ne zadostuje, da bi se družba Caremar štela za učinkovito podjetje. Družba Caremar ni predložila nobenih dodatnih informacij, iz katerih bi bil na primer razviden vpliv te prakse na finančne izkaze družbe, niti ni primerjala strukture svojih stroškov s strukturami stroškov drugih podjetij v sektorju. Zato družba Caremar ni opredelila referenčnega merila, na podlagi katerega bi bilo mogoče oceniti domnevno učinkovito upravljanje njene storitve.

(223) Komisija tako ugotavlja, da v obravnavani zadevi četrto merilo iz sodbe Altmark v obdobju podaljšanja prvotne pogodbe ni bilo izpolnjeno.

(224) Ker v obravnavani zadevi štiri merila iz sodbe Altmark niso kumulativno izpolnjena, Komisija ugotavlja, da je nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe družbi Caremar zagotovilo gospodarsko prednost.

(225) Kar zadeva prednostni privez, Komisija najprej opozarja, da je organ AGCM vsaj dvakrat menil, da ima ta ukrep gospodarsko vrednost ([166]). Družba Caremar kljub temu za prednostni privez ne plačuje nobene pristojbine. Vendar Komisija ugotavlja, da lahko prednostni privez vsaj v teoriji zmanjša stroške gospodarskega subjekta (ker bi na primer zagotovljen privez lahko zmanjšal čakalno dobo v pristaniščih, zaradi česar bi bili stroški goriva manjši) ali poveča njegove prihodke (ker je lahko na primer povpraševanje potnikov v nekaterih terminih večje). Če prednostni privez omogoča hitrejše zasidranje, uporabniki storitev pomorskega prevoza namreč morda raje izberejo gospodarski subjekt, ki mu je bil dodeljen ta ukrep. Tudi če bi se ti učinki uresničili le v omejenih primerih ali bi bili sorazmerno majhni, prednostni privez kljub temu pomeni gospodarsko prednost za družbo Caremar.

9.1.1.4 Učinek na konkurenco in trgovino

(226) Kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo v trgovini znotraj Unije, je treba šteti, da je pomoč vplivala na to trgovino ([167]). Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco ([168]).

(227) V obravnavanem primeru upravičenka konkurira drugim podjetjem, ki opravljajo storitve pomorskega prevoza v Uniji, zlasti od začetka veljavnosti Uredbe Sveta (EGS) št. 4055/86 ([169]) in Uredbe (EGS) št. 3577/92, ki liberalizirata trg mednarodnega pomorskega prevoza oziroma pomorske kabotaže. Zato nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe lahko vpliva na trgovino Unije in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu. Iz istih razlogov ta ugotovitev velja tudi za prednostni privez.

9.1.1.5 Sklepna ugotovitev

(228) Ker so vsa merila iz člena 107(1) PDEU izpolnjena, Komisija ugotavlja, da nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno družbi Caremar v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, in prednostni privez za poti, na katerih se izvaja javna služba, pomenita državno pomoč družbi Caremar.

9.1.1.6 Nova ali obstoječa pomoč

(229) Komisija najprej ugotavlja, da nadomestilo, ki je bilo družbi Caremar (takrat) dodeljeno za izpolnjevanje obveznosti javne službe za pomorske storitve do konca leta 2008, v tem sklepu ni ocenjeno (glej uvodno izjavo 17). Ocena navedenega nadomestila in tega, ali ga je mogoče šteti za obstoječo pomoč na podlagi člena 4(3) Uredbe (EGS) št. 3577/92 ali ne, je predmet Sklepa (EU) 2020/1411 (glej uvodno izjavo 25).

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

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

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

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

(230) V skladu s členom 1, točka (c), Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([170]) nova pomoč pomeni „vso pomoč, to je sheme pomoči in individualno pomoč, ki ni veljavna pomoč, vključno s spremembami veljavne pomoči“. Poleg tega člen 108(3) PDEU določa, da je treba načrte za dodelitev ali spremembo obstoječe pomoči pravočasno priglasiti Komisiji in da se ne smejo izvesti, dokler v zadevnem postopku ni sprejet dokončen sklep ([171]). Skladno s stališčem sodišč Unije ([172]) Komisija meni, da sprememba (tj. podaljšanje) trajanja ukrepa pomoči, ki je imel jasen rok izteka (tj. 31. december 2008), zadostuje, da se ukrep spremeni v novo pomoč, ne glede na to, ali so se druge značilnosti ukrepa spremenile ali ne. Ta utemeljitev velja za podaljšano prvotno pogodbo, ki je bila mišljena kot pravna podlaga za začasna podaljšanja (tj. do privatizacije družbe Caremar, napovedane leta 2009, glej uvodno izjavo 29) obveznosti javne službe, za izpolnjevanje katerih je bila v skladu s prvotno pogodbo pooblaščena družba Caremar.

(231) Iz navedenih razlogov Komisija meni, da bi bilo treba ne glede na to, da je bilo nadomestilo, (takrat) dodeljeno družbi Caremar do konca leta 2008, s Sklepom (EU) 2020/1411 opredeljeno kot obstoječa pomoč, nadomestilo za izvajanje javne službe, izplačano družbi Caremar od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, šteti za novo pomoč. Ta ugotovitev velja tudi za prednostni privez, ki se je uporabljal v tem obdobju.

9.1.2 *Dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe v svežnju s privatizacijo družbe Caremar*

(232) Da bi Komisija lahko ugotovila, ali dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe v svežnju s privatizacijo družbe Caremar pomeni prednost za družbo Caremar in njenega pridobitelja v smislu člena 107(1) PDEU, mora oceniti upoštevanje meril iz sodbe Altmark (glej uvodno izjavo 213).

9.1.2.1 Prvo merilo iz sodbe Altmark

(233) Komisija opozarja, da ni enotne in natančne opredelitve storitve, ki lahko pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s pravom Unije, bodisi v smislu prvega merila iz sodbe Altmark bodisi v smislu člena 106(2) PDEU ([173]). V odstavku 46 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je navedeno:

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

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

([170]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

([171]) Sodba z dne 26. oktobra 2016, DEI in Komisija/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, točka 45.

([172]) Sodba z dne 6. marca 2002 (združene zadeve), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco in Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) ter Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99)/Komisija Evropskih skupnosti, ECLI:EU:T:2002:59, točka 175.

([173]) Sodba z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi/Komisija, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, točka 96. Glej tudi sklepne predloge generalnega pravobranilca A. Tizzana v zadevi Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:253, in sklepne predloge generalnega pravobranilca F. G. Jacobsa v zadevi GEMO, C-126/01, ECLI:EU:C:2002:273.

(235) Na področju kabotaže so bila na ravni Unije določena natančna pravila o obveznostih javne službe, in sicer v Uredbi (EGS) št. 3577/92, in, da bi se proučila morebitna državna pomoč podjetjem, ki delujejo v pomorskem prometu, v Smernicah Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: smernice za pomorski promet) ([174]).

(236) Člen 4(1) Uredbe (ES) št. 3577/92 določa:

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

(237) Člen 2(3) Uredbe (EGS) št. 3577/92 določa, da lahko pogodba o izvajanju javne službe zajema: prevoze, ki izpolnjujejo dogovorjene standarde o neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti; dodatne prevozne storitve; prevoze po natančno določenih tarifah in v določenih pogojih, zlasti za nekatere kategorije potnikov ali na nekaterih progah, ter prilagoditev prevozov dejanskim zahtevam.

(238) V skladu z oddelkom 9 smernic za pomorski promet se lahko naložijo obveznosti javne službe ali sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe, in sicer za storitve iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92, tj. redne prevoze na otoke, z otokov in med njimi.

(239) V skladu z ustaljeno javno prakso se lahko obveznosti javne službe naložijo le, če je to potrebno zaradi zagotavljanja ustreznih rednih storitev pomorskega prevoza, ki jih ni mogoče zagotoviti zgolj s tržnimi silami ([175]). Sporočilo o razlagi Uredbe (EGS) št. 3577/92 ([176]) potrjuje, da so „[d]ržave članice (vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, kjer je to primerno) […] tiste, ki določijo, za katere povezave so potrebne obveznosti gospodarske javne službe, in ne ladjarji. Zlasti se lahko obveznosti gospodarske javne službe predvidijo za stalne (redne) otoške storitve kabotaže v primeru, ko trg ne zagotovi ustreznih storitev." Poleg tega so v členu 2(4) Uredbe (EGS) št. 3577/92 obveznosti javne službe opredeljene kot „obveznosti, ki jih ladjar […] ne bi prevzel ali jih ne bi prevzel v enaki meri ali enakih pogojih, če bi upošteval svoje trgovinske interese".

(240) V skladu s sodno prakso ([177]) bo Komisija, da bi preverila, ali obstaja dejanska potreba po javni službi ter ali je bila potrebna in sorazmerna, torej tudi, ali je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe Altmark, ocenila, ali:

(a) obstaja **povpraševanje uporabnikov**;

(b) izvajalci na trgu tega povpraševanja niso mogli zadovoljiti zaradi neobstoja tovrstne obveznosti, ki bi jo določili javni organi **(obstoj nedelovanja trga)**;

(c) uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala za odpravo tega pomanjkanja (**najmanj škodljiv pristop)**.

([174]) Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (UL C 13, 17.1.2004, str. 3).

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

([176]) Sporočilo Komisije o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (COM(2014) 232 final z dne 22. aprila 2014).

([177]) Sodba z dne 1. marca 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Komisija, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, točki 130 in 134.

Povpraševanje uporabnikov

(241) Družba Caremar je bila na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe pooblaščena za zagotavljanje storitev rednega pomorskega prevoza potnikov, vozil (vključno z reševalnimi vozili) in poštnih pošiljk po vnaprej določenih cenah s trajekti in hitrimi plovili (kar pomeni hitri trajekt v primeru mešanih storitev ali hidrogliser v primeru storitev samo za potnike) v skladu z voznimi redi, navedenimi v programu pomorskega prevoza, ki ga je določila dežela Kampanija, kot je predstavljen v oddelku 3.3.1. Obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar, so se nanašale na pristanišča, v katerih se opravljajo storitve, vrsto plovil, dodeljenih pomorskim povezavam, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev, pogostost, vozni red in neprekinjenost storitev, kakovost storitev in najvišje prevoznine, ki se plačajo (glej uvodne izjave 83 do 91).

(242) Komisija ugotavlja, da je namen obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, zagotoviti ozemeljsko kontinuiteto med celino in otoki z zadovoljevanjem potreb lokalnega prebivalstva po prevozu (zlasti zaradi dela in študija) z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prevoza (glej uvodno izjavo 199). Komisija meni, da sta to dejansko legitimna cilja v javnem interesu.

(243) Kar zadeva potrebe lokalnega prebivalstva, je Italija pojasnila, da se skozi leta niso bistveno spremenile, kot je razvidno iz javnih posvetovanj, ki ju je v letih 2006–2007 in 2010–2011 izvedla dežela Kampanija (glej uvodno izjavo 179) in ki sta potrdili, da se prebivalci otokov Neapeljskega zaliva zanašajo na pomorski prevoz za vsakodnevno vožnjo na celino. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je stanje pomorskega prevoza v Neapeljskem zalivu zelo nenavadno zaradi izjemno velike gostote prebivalstva na otokih Capri, Ischia in Procida, kot je pojasnila Italija (glej uvodno izjavo 182).

(244) Navedeno potrjujejo podrobni statistični podatki o potnikih, vozilih in tovoru, ki jih je družba Caremar prepeljala med letoma 2009 in 2021, ki jih je predložila Italija in iz katerih je razvidno, da je bilo za poti, na katerih je družba Caremar opravljala storitve, značilno znatno povpraševanje, ki je z leti ostalo stabilno (glej uvodno izjavo 174).

(245) Ker je bilo povpraševanje uporabnikov v daljšem obdobju stabilno, tudi v dveh letih pred tem, ko je bila družba Caremar v okviru nove pogodbe o izvajanju javne službe pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe, so Italija in zlasti zadevni regionalni organi pravilno menili, da obstaja dejansko povpraševanje po storitvah pomorskega prevoza potnikov in mešanih storitvah na poteh v Neapeljskem zalivu, ki povezujejo otoke Capri, Ischia in Procida s celino (Neapljem, Sorrentom in Pozzuolijem).

Obstoj nedelovanja trga

(246) V skladu s točko 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena „ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica“ ([178]). Zato mora Komisija proučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno izključno tržnim silam. V točki 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(247) Ker so na poteh, zajetih z novo pogodbo o izvajanju javne službe (glej uvodno izjavo 184), storitve opravljale tudi druge ladjarske družbe, bo Komisija ocenila konkurenčne razmere na vsaki od teh poti pred sklenitvijo nove pogodbe o izvajanju javne službe, da bi preverila, ali so bile storitve, ki so jih zagotavljali ti gospodarski subjekti, enakovredne storitvam, ki jih mora družba Caremar opravljati v skladu z novo pogodbo o izvajanju javne službe, in ali bi zadostovale za zagotovitev ozemeljske kontinuitete med otoki (Capri, Ischia in Procida) in celino.

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

(248) V zvezi s tem Komisija najprej ugotavlja, da prebivalci otokov Neapeljskega zaliva pomorski prevoz na otoke in z njih uporabljajo kot lokalni prevoz, ki jim omogoča zelo pogoste povezave s celino. Kot je pojasnila Italija (uvodna izjava 182), so otoki Capri, Ischia in Procida zaradi izredno velike gostote prebivalstva pravzaprav podobni celinskemu okrožju. Zaradi teh razmer mora biti pomorski promet skoraj tako pogost kot lokalni kopenski promet, da se zadovoljijo potrebe študentov in delavcev, ki se dnevno vozijo na celino ali z nje. Pri oceni obstoja nedelovanja tega je treba to posebnost ustrezno upoštevati.

(249) V preglednici 10 so prikazane konkurenčne razmere na osmih poteh, na katerih je družba Caremar opravljala storitve v obdobju 2012–2015, tj. pred pooblastitvijo za novo pogodbo o izvajanju javne službe, in sicer na podlagi informacij, ki so jih konkurenti družbe Caremar predložili v svojih pripombah (glej uvodne izjave 150, 151, 161 in 168) ter informacij, ki jih je predložila Italija (glej uvodno izjavo 184). Komisija je v uvodnih izjavah 250 do 259 podala svojo oceno konkurenčnih razmer, prikazanih v preglednici 10.

Preglednica 10

Konkurenčne razmere na poteh, na katerih je družba Caremar opravljala storitve v obdobju 2012–2015

Pot	Družba Caremar	Konkurenti
Capri–Sorrento	Mešane storitve s hitrim trajektom vse leto: osem dnevnih plovb (s Caprija ob 7.00, 8.40, 13.35 in 18.45 ter iz Sorrenta ob 7.45, 9.25, 14.30 in 19.25).	**NLG:** samo potniške storitve. **Aligruson:** mešane storitve, vendar samo v poletnem obdobju (iz Sorrenta ob 11.30 in 14.00 ter s Caprija ob 12.30 in 18.05) pod tržnimi pogoji. **SNAV:** mešane storitve, vendar samo v poletnem obdobju (s Caprija ob 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 in 18.05 ter iz Sorrenta ob 8.10, 11.25, 13.50 in 16.35) pod tržnimi pogoji.
Capri–Neapelj	Mešane storitve s hitrim trajektom vse leto: šest dnevnih plovb (iz Neaplja ob 5.35, 12.00 in 17.25 ter s Caprija ob 10.20, 15.35 in 20.15). Mešane storitve s trajektom v poletnem obdobju: šest dnevnih plovb (iz Neaplja ob 7.25, 13.00 in 18.35 ter s Caprija ob 5.40, 9.20 in 14.50). Mešane storitve s trajektom v zimskem obdobju: šest dnevnih plovb (iz Neaplja ob 9.00 in 14.20 ter s Caprija ob 6.45, 11.00, 16.15 in 20.10). Mešane storitve s hitrim trajektom od 1. junija do 30. septembra: dve dnevni storitvi (iz Neaplja ob 21.35 in s Caprija ob 23.50).	**SNAV:** samo potniške storitve. **NLG:** samo potniške storitve. **Neapolis:** samo potniške storitve.
Ischia–Neapelj	Mešane storitve s trajektom vse leto: štiri dnevne plovbe (**z Ischie** ob **8.45** in **13.50** ter **iz Neaplja** ob **15.45** in **20.15**). Potniške storitve s hidrogliserjem vse leto: ena dnevna plovba (**iz Neaplja** ob **14.45**).	**Medmar:** samo mešane storitve, večinoma v poletni sezoni. Štiri dnevne plovbe vse leto (**iz Neaplja** ob **8.35**, **14.10** in **18.30** ter **z Ischie** ob **17.00** (poleti) ali 16.35 (pozimi)), vse v okviru obveznosti javne službe. **Alilauro:** samo potniške storitve, večinoma v poletni sezoni. Samo za pet dnevnih plovb vse leto (**z Ischie** ob **6.30**, **9.25** in **19.55** ter **iz Neaplja** ob **7.35** in **20.10**), vseh pet v okviru obveznosti javne službe.

Pot	Družba Caremar	Konkurenti
Ischia–Procida–Neapelj	Mešane storitve s trajektom vse leto: deset dnevnih plovb (iz Neaplja ob 6.25 (z odhodom s Procide ob 7.30), 10.45 (z odhodom s Procide ob 11.50), 15.10 (z odhodom s Procide ob 16.20), 17.30 (z odhodom s Procide ob 18.35),19.30 (z odhodom s Procide ob 20.30) in 21.55 (z odhodom s Procide ob 23.00) ter z Ischie ob 12.55 (z odhodom s Procide ob 13.35), 15.20 (z odhodom s Procide ob 15.50), 17.20 (z odhodom s Procide ob 17.50) in 19.25 (z odhodom s Procide ob 20.30)). Mešane storitve s trajektom od 15. junija do 15. septembra: dve dnevni plovbi (z Ischie ob 7.00 (z odhodom s Procide ob 7.25) in iz Neaplja ob 9.25 (z odhodom s Procide ob 10.30)). Potniške storitve s hidrogliserjem vse leto: devet dnevnih plovb (**iz Neaplja** ob **8.40** (z odhodom ob 9.30 s Procide), **11.45** (z odhodom s Procide ob 12.25), **13.10** (z odhodom s Procide ob 13.50) in **18.15** (z odhodom s Procide ob 18.55) ter **z Ischie** ob **6.45** (z odhodom s Procide ob 7.05), **10.15** (z odhodom s Procide ob 10.35), **13.00** (z odhodom s Procide ob 13.15), **14.30** (z odhodom s Procide ob 14.55) in **16.25** (z odhodom s Procide ob 16.45)). Potniške storitve s hidrogliserjem od 1. junija do 30. septembra: dve dnevni plovbi (**z Ischie** ob **19.35** (z odhodom s Procide ob 20.00) in **iz Neaplja** ob **21.05** (z odhodom s Procide ob 21.50)).	**Medmar:** mešane storitve s trajektom: — dve dnevni vse leto v okviru obveznosti javne službe (z Ischie ob 6.25 (z odhodom s Procide ob 7.25) in 10.35 (z odhodom s Procide ob 11.15)) ter — ena (ne vedno dnevno) v poletnem obdobju v okviru obveznosti javne službe (z Ischie ob 22.20 (z odhodom s Procide ob 23.00)). Vendar po navedbah Italije družba Medmar v obdobju 2012–2015 skoraj nikoli ni opravljala storitev na poti Ischia–Procida–Neapelj. **SNAV:** potniške storitve s hidrogliserjem: — sedem dnevnih plovb v okviru obveznosti javne službe vse leto (**iz Neaplja** ob **8.25** (z odhodom s Procide ob 9.05), **16.20** (z odhodom s Procide ob 17.00) in **19.00** (z odhodom s Procide ob 19.40) ter **z Ischie** ob **7.10** (z odhodom s Procide ob 7.30), **9.45** (z odhodom s Procide ob 10.10), **13.50** (z odhodom s Procide ob 14.15) in **17.40** (z odhodom s Procide ob 18.05)) ter — ena dnevna plovba pod tržnimi pogoji v poletnem obdobju (**z Ischie** ob **11.25** (z odhodom s Procide ob 11.45)).

Pot	Družba Caremar	Konkurenti
Ischia–Procida–Pozzuoli	Mešane storitve s trajektom vse leto: šest dnevnih plovb (**iz Pozzuolija** ob **10.15** (z odhodom s Procide ob 10.55), **14.00** (z odhodom s Procide ob 14.30) in **18.55** (z odhodom s Procide ob 19.35) ter **z Ischie** ob **8.35** (z odhodom s Procide ob 9.00), **11.30** (z odhodom s Procide ob 11.55) in **17.30** (z odhodom s Procide ob 18.00)). Mešane storitve s trajektom od 16. septembra do 14. junija: dve dnevni plovbi (**z Ischie** ob **7.20** (z odhodom s Procide ob 7.50) in **iz Pozzuolija** ob **9.00** (z odhodom s Procide ob 9.40).	**Medmar:** mešane storitve s trajektom, večinoma brez postanka na Procidi. Samo štiri dnevne plovbe s postankom na Procidi (**z Ischie** ob **2.30** in **18.55** ter **iz Pozzuolija** ob **4.10** in **20.30**), vse v okviru obveznosti javne službe in vse leto.
Ischia–Procida	Poleg storitev, ki se opravljajo na poteh Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj, ena dnevna potniška storitev s hidrogliserjem vse leto (**s Procide** ob **15.30**).	**SNAV:** poleg osmih plovb (potniške storitve), ki se opravljajo na poti Ischia–Procida–Neapelj, je družba SNAV na poti Ischia–Procida opravljala: — eno dnevno potniško storitev s hidrogliserjem vse leto v okviru obveznosti javne službe (**s Procide** ob **13.15**), — eno dnevno potniško storitev s hidrogliserjem vse leto po tržnih pogojih (**z Ischie** ob **8.30**), — šest dnevnih potniških storitev s hidrogliserjem v poletnem obdobju pod tržnimi pogoji (**s Procide** ob **7.50**, **11.00**, **17.50** in **19.20** ter **z Ischie** ob **18.30** in **19.45**). **Medmar:** plovbe, ki se opravljajo kot del plovb na poteh Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: mešane storitve pod tržnimi pogoji, vendar večinoma v poletnem obdobju in ne vedno dnevno. Storitev je zelo nestalna, saj so ti gospodarski objekti uporabljali vrsto plovil, ki so lahko plula le v dobrih vremenskih razmerah.
Procida–Pozzuoli	Poleg storitve, ki se opravljajo na poti Ischia–Procida–Pozzuoli, dve dnevni potniški storitvi s hidrogliserjem (15 minut vožnje) vse leto (**s Procide** ob **8.10** in **iz Pozzuolija** ob **8.50**).	**Gestour:** devet dnevnih mešanih storitev s trajektom (50 minut vožnje) vse leto pod tržnimi pogoji (**iz Pozzuolija** ob **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** in **19.50** ter **s Procide** ob **6.50**, **9.30**, **11.20** in **18.55**). **Ippocampo:** štiri mešane storitve pod tržnimi pogoji v poletnem obdobju, večinoma samo ob nedeljah (s Procide ob 18.45 in 20.00 ter iz Pozzuolija ob 19.20 in 20.50). **Procida Lines:** po navedbah Italije družba Procida Lines v obdobju 2012–2015 ni opravljala storitev na tej poti.

Pot	Družba Caremar	Konkurenti
Procida–Neapelj	Poleg storitev, ki se opravljajo na poti Ischia–Procida–Neapelj, štiri dnevne potniške storitve s hidrogliserjem (40 minut vožnje) vse leto (**s Procide** ob **6.35** in **9.20** in **iz Neaplja** ob **7.30** in **17.45**).	**SNAV:** potniške storitve s hidrogliserjem poleg storitev, ki se opravljajo na poti Ischia–Procida–Neapelj: — ena dnevna vse leto v okviru obveznosti javne službe (**iz Neaplja** ob **12.30**) ter — dve dnevni v poletnem obdobju po tržnih pogojih (iz Neaplja ob 18.45). **Medmar:** mešane storitve s trajektom poleg tistih, ki se opravljajo na poti Ischia–Procida–Neapelj: — ena dnevna vse leto v okviru obveznosti javne službe (iz Neaplja ob 00.20).

(250) Komisija na podlagi informacij iz preglednice 10 meni, da storitve, ki jih konkurenti od 1. oktobra 2011 zagotavljajo na poteh, na katerih naj bi družba Caremar opravljala storitve v Neapeljskem zalivu na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, niso zamenljive s storitvami, ki jih zagotavlja družba Caremar, in sicer zaradi bistvenih razlik v vrsti, rednosti in zmogljivosti storitev, kot je navedeno v nadaljevanju (glej uvodne izjave 251 do 259).

(251) Kar zadeva pot **Capri–Sorrento**, Komisija ugotavlja, da je bila družba Caremar edini gospodarski subjekt, ki je na zadevni poti vse leto opravljal mešane storitve. Družba NLG je namreč po eni strani opravljala le potniške storitve, po drugi strani pa so bili gospodarski subjekti, ki so opravljali tudi mešane storitve (Aligruson in SNAV), dejavni le v poletni sezoni. Noben prevoznik ni zagotavljal mešanih prevoznih storitev med Caprijem in Sorrentom pozimi, tako da prebivalci otoka/lastniki trgovin/študenti od novembra do aprila niso imeli možnosti vkrcanja lastnega vozila na trajekt, da bi se na celini sami vozili. Kar zadeva druge mesece v letu, mešane storitve, ki sta jih opravljali družbi Aligruson in SNAV, skoraj ne bi pokrile delov dneva, ko so jih vozači najbolj potrebovali (in so bili manj zanimivi za turiste), in sicer zgodaj zjutraj ([179]) in pozno zvečer ([180]). Poleg tega v poletnem obdobju vozni redi konkurentov zaradi razlik v primerjavi z voznimi redi družbe Caremar ne bi zadovoljivo zadovoljevali potreb vozačev. Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(252) Kar zadeva pot **Capri–Neapelj**, Komisija ugotavlja, da je bila družba Caremar edini gospodarski subjekt, ki je na zadevni poti opravljal mešane storitve. Dejansko so tri druge ladjarske družbe na zadevni poti v obdobju 2012–2015 (SNAV, NLG in Neapolis) opravljale le potniške storitve. Navedene storitve niso mogle zadovoljiti povpraševanja uporabnikov z vozili po pomorskem prevozu, tako da prebivalci otoka/lastniki trgovin/študentje niso imeli možnosti, da bi na trajekt pripeljali svoje vozilo in se nato naprej peljali z njim. To vključuje tudi pomorski prevoz reševalnih vozil za reševanje zdravstvenih ali drugih nujnih primerov, če ni na voljo nujnega zračnega prevoza s helikopterjem. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da lahko helikopterji pristanejo/vzletijo le na območjih, opremljenih za to vrsto zračnega prevoza, in če vremenske razmere to omogočajo ([181]). Na otoku Capri je samo en heliport, in sicer v občini Anacapri, uporablja pa se tudi zasebne lete. Helikopterji se običajno uporabljajo za reševanje na območjih, ki jih reševalna vozila težko dosežejo, ali kadar pacienti potrebujejo nujen prevoz

([179]) Pravzaprav bi brez družbe Caremar (ki je morala prvo plovbo s Caprija opraviti ob 7.00 in prvo plovbo iz Sorrenta ob 7.45) prvo jutranjo plovbo družba SNAV zagotovila šele ob 7.35 s Caprija in ob 8.10 iz Sorrenta. Poleg teh dveh plovb uporabniki ne bi imeli nobene druge možnosti, da bi na cilj prispeli zgodaj zjutraj, saj bi bili naslednji plovbi le ob 9.15 s Caprija in ob 11.25 iz Sorrenta.

([180]) Kar zadeva večer, če ne bi bilo družbe Caremar, bi bila zadnja razpoložljiva plovba dneva iz Sorrenta ob 16.35 (opravila bi jo družba SNAV) in s Caprija ob 18.05 (opravili bi jo družbi SNAV in Aligruson), družba Caremar pa je morala zagotoviti tudi plovbo iz Sorrenta ob 19.25 in s Caprija ob 18.45.

([181]) Glej na primer novice z dne 15. decembra 2017, na voljo na spletnem naslovu: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (nazadnje obiskano 5. junija 2024), in novice z dne 12. januarja 2022, na voljo na spletnem naslovu: https://caprinews.it/?p=31904 (nazadnje obiskano 5. junija 2024).

v bolnišnice na celini. Nasprotno pa je v manj nujnih primerih, ko je pacienta mogoče prepeljati v bolnišnico z reševalnim vozilom ali osebnim avtomobilom, ali v primeru premočnega vetra, ki preprečuje pristanek/vzlet helikopterjev s heliporta v Anacapriju, pomorski prevoz s trajektom najpogostejša vrsta prevoza na celino ([182]). Poleg tega brez družbe Caremar ne bi bilo gospodarskega subjekta, ki bi opravljal storitve prevoza poštnih pošiljk na Capri in z njega. Komisija meni, da obveznost javne službe, omejena na prevoz vozil in tovora, ne bi bila primerna, ker potniške storitve, ki so jih konkurenti zagotavljali pod tržnimi pogoji, same po sebi niso zadostovale za zagotovitev ustrezne ravni povezljivosti med Caprijem in Neapljem. Dejansko se je v vseh letih pod tržnimi pogoji opravljalo le sedem dnevnih storitev potniškega prometa: pet plovb, ki jih je opravljala družba Neapolis (s Caprija ob 8.50, 14.10 in 17.30 ter iz Neaplja ob 10.00 in 16.05) in dve plovbi, ki jih je opravljala družba NLG (s Caprija ob 9.35 in 11.35). Noben udeleženec na trgu torej ni opravljal storitev zgodaj zjutraj, družba Caremar pa je morala zagotoviti prvo jutranjo plovbo od Caprija do Neaplja (poleti ob 5.40 in pozimi ob 6.45). Komisija ugotavlja, da so za večino plovb, ki so jih konkurenti družbe Caremar opravljali vse leto, veljale obveznosti javne službe ([183]), kar kaže na to, da jih trg načeloma ne bi zagotovil brez uradne zahteve javnih organov. Glede na to, da sistem obveznosti javne službe, ki je veljal v Neapeljskem zalivu, ni zagotavljal učinkovitega opravljanja storitve, kot je pojasnila Italija (uvodna izjava 182), je bila vključitev potniških storitev v obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar na tej poti v okviru nove pogodbe o izvajanju javne službe, razumna. Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(253) Kar zadeva direktno pot **Ischia–Neapelj**, Komisija ugotavlja, da je družbi Caremar pri opravljanju mešanih storitev s trajektom konkurirala družba Medmar, pri opravljanju potniških storitev s hidrogliserjem pa družba Alilauro, ki je prav tako opravljala številne dnevne plovbe vse leto. Vendar so se plovbe, ki sta jih na tej direktni poti opravljala konkurenta družbe Caremar, opravljale ob drugih urah dneva kot plovbe, ki jih je opravljala družba Caremar, ([184]) poleg tega pa so za vse veljale obveznosti javne službe. Ob upoštevanju voznih redov in pogostosti storitev, ki jih je morala družba Caremar opravljati vse leto (kot je opisano v preglednici 10), je očitno, da je bil namen obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar, zagotoviti stalno minimalno število dnevnih povezav ob ključnih urah dneva, ko konkurenti družbe Caremar storitev niso opravljali. Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza in potniških storitev na tej poti prišlo do nedelovanja trga. Ta ugotovitev velja tudi ob upoštevanju, da bi bila direktna povezava med Ischio in Neapljem kljub različni dolžini potovanja zamenljiva s povezavo s postankom na Procidi ([185]). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 254, storitve, ki sta jih konkurenta družbe Caremar opravljala na poti Ischia–Procida–Neapelj, dejansko niso zadostovale za zagotovitev zadostnih rednih povezav med Ischio in Neapljem.

(254) Kar zadeva pot **Ischia–Procida–Neapelj**, Komisija ugotavlja, da sta bili poleg družbe Caremar za opravljanje plovb na tej poti pooblaščeni tudi družbi Medmar in Alilauro. Vendar je bila ponudba storitev mešanega prevoza na trgu zelo omejena, saj je bila edina ponudnica storitev mešanega prevoza poleg družbe Caremar družba Medmar, ki je mešano storitev opravljala enkrat na dan vse leto (z Ischie ob 10.35) in dvakrat na dan v poletnem obdobju (z Ischie ob 22.20 in iz Neaplja ob 00.20), vendar se po navedbah Italije skoraj nikoli ni opravljala, čeprav je zanjo veljala

([182]) Glej na primer novice z dne 12. avgusta 2019, na voljo na spletnem naslovu: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (nazadnje obiskano 5. junija 2024).

([183]) Vseh 13 dnevnih storitev potniškega prometa, ki jih je na tej poti vse leto opravljala družba SNAV (od tega 11 skupaj z družbo NLG), je bilo v okviru obveznosti javne službe in od 15 dnevnih plovb, ki jih je na tej poti vse leto opravljala družba NLG, jih je bilo 13 v okviru obveznosti javne službe (od tega 11 skupaj z družbo SNAV).

([184]) Kar zadeva mešane storitve, ki so se opravljale vse leto, je družba Caremar z Ischie storitev opravljala ob 8.45 in 13.50, družba Medmar pa ob 17.00 poleti in ob 16.35 pozimi; iz Neaplja je družba Caremar storitev opravljala ob 15.45 in 20.15, družba Medmar pa ob 8.35, 14.10 in 18.30. Kar zadeva potniške storitve, ki so se opravljale vse leto, je družba Caremar iz Neaplja storitev opravljala ob 14.45, družba Alilauro pa ob 7.35 in 20.10. Družba Caremar ni opravljala storitev potniškega prevoza z Ischie.

([185]) Kar zadeva mešane storitve s trajektom, se potovanje zaradi postanka na Procidi podaljša za približno 15 minut (potovanje na direktni poti Ischia–Neapelj traja 1 uro in 25 minut). Kar zadeva potniške storitve s hidrogliserjem, se potovanje zaradi postanka na Procidi podaljša za približno 30 minut (potovanje na direktni poti Ischia–Neapelj traja 45 minut).

obveznost javne službe. Očitno je, da ponudba družbe Medmar ni zadostovala za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov po pogostih in rednih povezavah med Ischio, Procido in Neapljem. Kar zadeva storitve potniškega prevoza, na zadevni poti noben gospodarski subjekt ni opravljal storitev pomorskega prevoza potnikov pod tržnimi pogoji vse leto. Dejansko so za sedem dnevnih plovb, ki jih je družba SNAV opravljala vse leto, veljale obveznosti javne službe. Poleg tega so se morale storitve družbe SNAV in storitve družbe Caremar zagotavljati ob drugih urah dneva ([186]). Edina storitev, ki jo je družba SNAV opravljala na tej poti pod tržnimi pogoji, je bila dnevna plovba z Ischie ob 11.25 v poletnem obdobju. Očitno je, da se je ta storitev opravljala zlasti zaradi turističnega povpraševanja in ni zadostovala za popolno zadovoljitev povpraševanja uporabnikov. Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza in potniških storitev na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(255) Kar zadeva pot **Ischia–Procida–Pozzuoli**, Komisija ugotavlja, da je družbi Caremar pri opravljanju storitev na zadevni poti konkurirala družba Medmar, ki je na zadevni poti opravljala tudi dnevne plovbe. Vendar so za vse dnevne plovbe, ki so se opravljale vse leto, veljale obveznosti javne službe, poleg tega pa je bilo njihovo število omejeno (dve dnevni plovbi z Ischie in dve dnevni plovbi iz Pozzuolija) in so se opravljale ob urah dneva, ob katerih družba Caremar ni opravljala storitev ([187]). Zato poleg tega, da noben prevoznik v pomorskem prometu na zadevni poti ni opravljal storitev vse leto pod tržnimi pogoji, tudi storitve, ki jih je družba Medmar opravljala v okviru obveznosti javne službe, niso bile zamenljive s storitvami družbe Caremar, ki so se opravljale ob drugih urah dneva. Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(256) Kar zadeva pot **Ischia–Procida**, Komisija ugotavlja, da mora družba Caremar poleg storitev, ki jih opravlja na poti Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj, v skladu z novo pogodbo o izvajanju javne službe enkrat na dan opravljati potniško storitev s hidrogliserjem vse leto (s Procide ob 15.30). Dežela Kampanija je to storitev v okviru obveznosti javne službe vključila v novo pogodbo o izvajanju javne službe kot odgovor na izrecno zahtevo občine Procida po večjem številu povezav s Procido vse leto (glej uvodno izjavo 181). Ta zahteva je bila utemeljena z dejstvom, da je trg večino povezav do Procide zagotavljal poleti, usmerjene pa so bile predvsem v zadovoljitev turističnega povpraševanja. Dejstvo je, da je trg zagotavljal le eno stabilno ([188]) povezavo pod tržnimi pogoji vse leto (z Ischie ob 8.30, storitev je opravljala družba SNAV). Kot je bilo navedeno (uvodni izjavi 254 in 255), noben gospodarski subjekt ni dnevno opravljal plovb (potniških storitev ali mešanih storitev) vse leto pod tržnimi pogoji ([189]) na poteh Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj, storitve v okviru obveznosti javne službe, ki so jih zagotavljali konkurenti družbe Caremar, pa popoldne (med 14.30 in 17.50) niso zagotavljale povezljivosti potnikov s Procide. Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

([186]) Družba Caremar je morala iz Neaplja zagotoviti odhode ob 8.40, 11.45, 13.10 in 18.15, družba SNAV pa je morala zagotoviti odhode ob 8.25, 16.20 in 19.00. Družba Caremar je morala z Ischie zagotoviti odhode ob 6.45, 10.15, 13.00, 14.30 in 16.25, družba SNAV pa je morala zagotoviti odhode ob 7.10, 9.45, 13.50 in 17.40.

([187]) Družba Medmar je storitve z Ischie opravljala ob 2.30 in 18.55, iz Pozzuolija pa ob 4.10 in 20.30; družba Caremar je storitve z Ischie opravljala ob 7.20 (samo poleti), 8.35, 11.30 in 17.30, iz Pozzuolija pa ob 9.00 (samo poleti), 10.15, 14.00 in 18.55.

([188]) Mešanih storitev, ki so jih pod tržnimi pogoji zagotavljale ladjarske družbe Ippocampo, Rumore in Capitan Morgan, je bilo premalo in bile so preveč nestalne, da bi zadovoljile potrebe lokalnega prebivalstva po povezljivosti. Kot je navedla Italija (uvodna izjava 185(f)), so ti gospodarski subjekti uporabljali vrsto plovil, ki so lahko plula le v dobrih vremenskih razmerah, poleg tega pa je bila njihova ponudba osredotočena predvsem na poletno obdobje in se ni vedno zagotavljala dnevno. Kar zadeva pot Ischia–Procida, Komisija ugotavlja, da so konkurenti družbe Caremar storitve večinoma opravljali v poletni sezoni in ne vedno dnevno. Samo družba Rumore je enkrat na dan opravljala mešano storitev vse leto pod tržnimi pogoji (z Ischie ob 10.40).

([189]) Za vse storitve, ki so jih konkurenti družbe Caremar opravljali na navedenih poteh vse leto, so veljale obveznosti javne službe. Družba Medmar je na poti Ischia–Procida–Pozzuoli vse leto štirikrat na dan opravljala mešane storitve, in sicer vse v okviru obveznosti javne službe. Na poti Ischia–Procida–Neapelj je morala v okviru obveznosti javne službe vse leto enkrat na dan opravljati mešano storitev, družba SNAV pa sedemkrat na dan potniške storitev, in sicer vse v okviru obveznosti javne službe.

(257) Kar zadeva pot **Procida–Pozzuoli**, Komisija ugotavlja, da je morala družba Caremar poleg storitev, ki jih je opravljala na poti Ischia–Procida–Pozzuoli, na zadevni poti vse leto dvakrat na dan opravljati potniško storitev s hidrogliserjem, konkurenti družbe Caremar (Gestour, Ippocampo in Procida Lines) pa so na zadevni poti opravljali le mešane storitve s trajektom. Te storitve so bile veliko počasnejše od storitev družbe Caremar (50 minut vožnje s trajektom v primerjavi s 15 minutami vožnje s hidrogliserjem) in zato niso zamenljive. Vsekakor Komisija ne glede na stopnjo zamenljivosti potniških storitev in mešanih storitev ugotavlja, da so se storitve, ki so jih konkurenti družbe Caremar opravljali vse leto – za opravljanje storitev vse leto sta bili pooblaščeni samo družbi Gestour in Procida Lines ([190]) – opravljale ob drugih urah dneva kot storitve, ki jih je opravljala družba Caremar ([191]), pri čemer je ostal nepokrit del dneva, pomemben za vozače (med 7.00 in 9.00 s Procide ter med 9.00 in 10.00 iz Pozzuolija). Italija zato ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju storitev potniškega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(258) Kar zadeva pot **Procida–Neapelj**, Komisija ugotavlja, da je morala družba Caremar na zadevni poti poleg storitev, ki se opravljajo na poti Ischia–Procida–Neapelj, štirikrat na dan opravljati potniške storitve s hidrogliserjem, družba Medmar oziroma SNAV pa je poleg plovb, ki so se opravljale na poti Ischia–Procida–Neapelj (družba Medmar iz Neaplja ob 00.20 in družba SNAV iz Neaplja ob 12.30), opravljala le eno dnevno plovbo, in sicer v okviru obveznosti javne službe ter ob drugih urah dneva kot družba Caremar ([192]). Poleg tega tudi ob upoštevanju storitev, ki sta jih na poti Ischia–Procida–Neapelj opravljali družbi SNAV in Medmar, na zadevni poti noben prevoznik v pomorskem prometu ni opravljal potniških storitev pod tržnimi pogoji vse leto, potniške storitve v okviru obveznosti javne službe, ki sta jih opravljali družbi Medmar in SNAV, pa se niso opravljale v nekaterih delih dneva, ki so pomembni za zagotavljanje povezljivosti vozačev (med 6.00 in 7.00 ter med 8.00 in 10.00 s Procide in med 7.00 in 8.00 ter med 17.00 in 18.00 iz Neaplja). Italija zato v okviru nove pogodbe o izvajanju javne službe ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju storitev potniškega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(259) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da so obveznosti javne službe, določene v novi pogodbi o izvajanju javne službe z družbo Caremar za opravljanje storitev na navedenih osmih poteh, utemeljene z dejansko javno potrebo po zagotavljanju ozemeljske kontinuitete. Dejansko v času pooblastitve za novo pogodbo o izvajanju javne službe tržne sile same (tudi z uvedbo obveznosti javne službe) niso zadostovale za zadovoljitev potreb po javni službi, ki jih je opredelila Italija, v smislu pogostosti, neprekinjenosti in rednosti.

(260) Navedena ugotovitev velja tudi za prednostni privez, do katerega je družba Caremar upravičena pri opravljanju storitev na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe. Kot je navedeno zgoraj, je Italija potrdila, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se opravljajo v okviru sistema javne službe, in da je pomožna storitev k tem storitvam v korist njihovega ponudnika ([193]). Dejansko člen 19-ter, odstavek 21, zakona št. 166/2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in za izpolnjevanje obveznosti javne službe (glej uvodno izjavo 99). Družba Caremar bi brez prednostnega priveza namreč morda morala čakati, da pride na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za državljane. Redni vozni redi so dejansko potrebni za zadovoljevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Ker so v novi pogodbi o izvajanju javne službe navedene posebne obveznosti glede voznih redov za odhode na poteh, na katerih se izvaja javna služba, prednostni privez poleg tega zagotavlja, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne službe izpolnjuje svoje obveznosti javne službe. Glede na navedeno Komisija meni, da se je ta ukrep družbi Caremar dodelil, da bi lahko izpolnjevala obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 267).

([190]) Vendar po navedbah Italije družba Procida Lines v obdobju 2012–2015 te storitve ni opravljala.

([191]) Družba Caremar je s Procide storitve opravljala vse leto ob 8.10, družba Gestour pa je storitve opravljala vse leto ob 6.50, 9.30, 11.20 in 18.55 (družba Procida Lines pa naj bi storitve opravljala ob 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 in 19.15). Družba Caremar je iz Pozzuolija storitve opravljala vse leto ob 8.50, družba Gestour pa je storitve opravljala vse leto ob 6.50, 9.30, 11.20 in 18.55 (družba Procida Lines pa naj bi storitve opravljala ob 5.05, 7.05, 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 in 20.00).

([192]) Družba Caremar je s Procide dnevne potniške storitve opravljala ob 6.35 in 9.20, iz Neaplja pa je dnevne potniške storitve opravljala ob 7.30 in 17.45.

([193]) V primeru družbe Laziomar se je na primer ob prenosu storitev pomorskega prevoza na treh poteh v Pontinskem otočju z družbe Caremar na družbo Laziomar pravica prednostnega priveza v pristaniščih, na katerih so se opravljale storitve na navedenih poteh, samodejno prenesle na družbo Laziomar.

Najmanj škodljiv pristop

(261) Italija se je odločila, da pogodbo o izvajanju javne službe sklene z enim gospodarskim subjektom (družbo Caremar), čeprav je več gospodarskih subjektov, kot je prikazano v preglednici 10, na nekaterih poteh opravljalo storitve v okviru obveznosti javne službe brez nadomestila.

(262) Komisija meni, da sistem obveznosti javne službe brez nadomestila, ki je v Neapeljskem zalivu veljal le do leta 2017 ([194]), nikakor ni bil primerljiv z obveznostmi javne službe, ki so bile družbi Caremar naložene na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, in sicer iz naslednjih razlogov.

(263) Prvič, obveznosti javne službe, naložene konkurentom družbe Caremar, so se razlikovale od obveznosti, zajetih v novo pogodbo o izvajanju javne službe, saj so se nanašale le na pogostost, rednost, vrste uporabljenih plovil (tj. samo za potnike ali za potnike, vozila in tovor) in najvišje prevoznine, za družbo Caremar pa so veljale tudi obveznosti glede točnosti, kakovosti in zmogljivosti uporabljenega plovila (glej uvodno izjavo 183).

(264) Drugič, za obveznosti javne službe, naložene konkurentom družbe Caremar, niso veljale kazni, ki bi zagotavljale opravljanje storitve v skladu z obveznostmi javne službe; v novi pogodbi o izvajanju javne službe pa je opredeljen jasen sistem kazni v primeru neizpolnjevanja obveznosti javne službe (glej uvodni izjavi 90 in 91). Na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija (glej uvodno izjavo 183), se Komisija strinja, da povpraševanju uporabnikov ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe brez nadomestila, ker konkurenti družbe Caremar večkrat niso izpolnjevali obveznosti javne službe ([195]) ali niso opravljali storitev v okviru obveznosti javne službe, saj so lahko odstopili od obveznosti javne službe s 45-dnevnim odpovednim rokom, zaprosili za začasno prekinitev opravljanja storitve ali preprosto zavrnili nadaljnje izpolnjevanje obveznosti javne službe ([196]).

(265) Nazadnje, tudi če bi bile te obveznosti javne službe brez nadomestila izpolnjene, same po sebi ne bi zadostovale za popolno zadovoljitev potrebe po javni službi, ki jo je opredelila Italija, tj. zagotavljanje ozemeljske kontinuitete med celino in otoki z zadovoljevanjem potreb lokalnega prebivalstva po prevozu (zlasti zaradi dela in študija) z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prevoza (glej uvodni izjavi 199 in 242), saj so ostali nepokriti deli dneva, pomembni za vozače.

(266) Poleg tega Komisija upošteva trditev Italije, da je bila odločitev za pogodbo o izvajanju javne službe potrebna tudi zaradi privatizacije družbe Caremar. Natančneje, Italija trdi, da je razpis za oddajo družbe Caremar skupaj z novo pogodbo o izvajanju javne službe omogočil, da (i) se je zagotovila neprekinjenost javne službe za pomorske storitve in (ii) se je povečala vrednost za državo. Zato se je Komisija strinjala (glej uvodno izjavo 105), da Italija družbo Caremar odda na razpisu skupaj z novo pogodbo o izvajanju javne službe. S tem je Komisija tudi priznala, kar v tem sklepu znova priznava, da se Italija ni mogla zanašati na nadaljnje obveznosti javne službe brez nadomestila, ki bi veljale za vse gospodarske subjekte, ampak je raje sklenila pogodbo o izvajanju javne službe samo z družbo Caremar.

Sklepna ugotovitev

(267) Komisija na podlagi zgornje ocene ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za opravljanje katerih je pooblastila družbo Caremar, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena na poteh, opredeljenih v preglednici 10. Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012, so zato odpravljeni.

([194]) Sistem obveznosti javne službe brez nadomestila je veljal do 9. januarja 2017. Od 10. januarja 2017 je bila družba Caremar edini pomorski prevoznik, za katerega je veljala obveznost javne službe v Neapeljskem zalivu.

([195]) Glej opombo 126.

([196]) Glej opombo 125.

(268) Da bi Komisija lahko ugotovila, da je prvo merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno, mora še vedno preveriti, ali je bila družba Caremar pooblaščena za izpolnjevanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe in ali so bile izpolnjene zahteve iz Uredbe (EGS) št. 3577/92. Kar zadeva prvo točko, Komisija ugotavlja, da so obveznosti javne službe jasno opisane v novi pogodbi o izvajanju javne službe in prilogah k tej pogodbi, ki vključujejo na primer specifikacije ladij za vsako pot (glej uvodne izjave 83 do 91). Prav tako so pravila, ki urejajo nadomestilo, podrobno opisana v novi pogodbi o izvajanju javne službe, zakonu št. 166/2009 in sklepu št. 111/2007 (glej uvodne izjave 92 do 96). V novi pogodbi o izvajanju javne službe je tudi jasno določeno njeno trajanje (devet let), družba Caremar je opredeljena kot izvajalec javne službe ter navedene so ureditve za preprečitev kakršnega koli čezmernega nadomestila in njegovo izterjavo (glej uvodno izjavo 94). Kar zadeva drugo točko, Komisija ugotavlja, da je bila nova pogodba o izvajanju javne službe oddana na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Unije v skladu s členom 4(1) Uredbe (EGS) št. 3577/92 (glej uvodni izjavi 69 in 70). Komisija zato ugotavlja, da je prvo merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno.

(269) Ker je prednostni privez pomožen ukrep k storitvam v okviru obveznosti javne službe, opredeljenim v novi pogodbi o izvajanju javne službe, je prav tako skladen s prvim merilom iz sodbe Altmark.

9.1.2.2 Drugo merilo iz sodbe Altmark

(270) Komisija opozarja, da je v sklepu o razširitvi iz leta 2012 (glej uvodno izjavo 205 sklepa o razširitvi iz leta 2012) zavzela predhodno stališče, da je drugo merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno.

(271) Ob upoštevanju tega Komisija ugotavlja, da so bila merila, na podlagi katerih je bil opravljen izračun nadomestila, v skladu z drugim merilom iz sodbe Altmark določena vnaprej in izpolnjujejo zahteve glede preglednosti. Natančneje, merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, so podrobno pojasnjena v sklepu št. 111/2007 in so bila uporabljena v novi pogodbi o izvajanju javne službe (glej uvodno izjavo 93). Metoda izračuna nadomestila, vključno na primer s stroškovnimi elementi, ki jih je treba upoštevati, in stopnjo donosa kapitala, je podrobno opisana v sklepu št. 111/2007 (glej uvodno izjavo 93). Prednostni privez ne pomeni finančnega nadomestila za družbo Caremar, zato Komisija meni, da je ta ukrep skladen z drugim merilom iz sodbe Altmark.

(272) Komisija zato ugotavlja, da je drugo merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno.

9.1.2.3 Tretje merilo iz sodbe Altmark

(273) V skladu s tretjim merilom iz sodbe Altmark nadomestilo, prejeto za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.

(274) V skladu s členom 16 nove pogodbe o izvajanju javne službe se nadomestilo za izvajanje javne službe količinsko opredeli na podlagi metodologije, določene v sklepu št. 111/2007 ([197]), v skladu s katero nadomestilo ne bi smelo presegati tistega, kar je potrebno za kritje neto stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe (gospodarsko-finančno ravnovesje), vključno z razumnim dobičkom. Kot je navedeno zgoraj (glej uvodne izjave 55 do 66), morajo biti v skladu s sklepom št. 111/2007 obseg storitev, najvišje prevoznine, določene v pogodbi o izvajanju javne službe, in dejansko dodeljeno nadomestilo določeni tako, da se ponudniku storitev zagotovi kritje vseh stroškov za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ob upoštevanju drugih prihodkov in razumnega dobička.

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

([197]) Člen 16(1) nove pogodbe o izvajanju javne službe.

(276) Komisija je v sklepu o razširitvi iz leta 2012 izrazila pomisleke glede sorazmernosti nadomestila, izplačanega družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar. Kar zadeva nadomestilo, izplačano od leta 2010, je Komisija zavzela predhodno stališče, da 6,5-odstotna fiksna premija za tveganje ni izražala ustrezne stopnje tveganja, ker se na prvi pogled zdi, da družba Caremar ne prevzema tveganj, običajno povezanih z opravljanjem takih storitev. Natančneje, stroškovni elementi za namene izračuna nadomestila vključujejo vse stroške, povezane z zagotavljanjem storitve, upoštevale pa so se tudi spremembe, na primer v stroških goriva. Komisija je zato v tej fazi menila, da je družba Caremar morda prejela čezmerno nadomestilo.

(277) Komisija ugotavlja, da se zdi, da nekateri vidiki metode izračuna nadomestila, kot je določeno v novi pogodbi o izvajanju javne službe, dejansko zmanjšujejo komercialno tveganje družbe Caremar. Komisija se sklicuje zlasti na naslednje določbe:

— V skladu s členom 13 nove pogodbe o izvajanju javne službe je lahko družba Caremar od dežele Kampanije vsako leto zahtevala prilagoditev tarif za uporabnike inflaciji, čeprav se je dežela Kampanija lahko odločila, da zahtevane prilagoditve ne bo odobrila ali da bo že odobreno prilagoditev začasno prekinila (glej uvodno izjavo 89).

— Namen člena 17 nove pogodbe o izvajanju javne službe je ohraniti gospodarsko-finančno ravnovesje javne službe. Kadar nadomestilo za izvajanje javne službe ne bi zadostovalo za kritje stroškov storitev, za katere je bilo izdano pooblastilo na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, člen 17 omogoča zlasti pregled sistema tarif, obsega zagotovljene javne službe ali pomorskih sredstev družbe Caremar. V skladu s členom 17 pogodbe stranki na tri leta preverita njene pogoje gospodarskega in finančnega ravnovesja v skladu z merili, določenimi v sklepu št. 111/2007, in pravili, določenimi v pogodbi. V ta namen družba Caremar do 30. junija tretjega leta vsakega regulativnega obdobja pošlje posodobljeno poročilo s finančnimi rezultati zadevnega obdobja.

(278) Čeprav se zdi, da ti zaščitni ukrepi zmanjšujejo komercialno tveganje družbe Caremar, Komisija meni, da je družba še vedno izpostavljena tveganju, da nadomestilo morda ne bo zadostovalo za kritje stroškov opravljanja storitve. Kot je navedeno zgoraj (uvodna izjava 93), se gospodarsko in finančno ravnovesje storitve preverja le na tri leta, izravnalni mehanizem pa se lahko aktivira le pri prenizkem nadomestilu, pri katerem razlika znaša več kot 5 % celotnega nadomestila. Če ta pregled pokaže, da nadomestilo ne zadostuje za kritje stroškov javne službe, se lahko družba Caremar in Italija dogovorita le o uvedbi sprememb za naslednje triletno obdobje. V skladu s členom 17 so morebitne take spremembe rezultat postopka pogajanj, družba Caremar pa mora do sklenitve dogovora javno službo še naprej izvajati v nespremenjeni obliki. Zato je delno izpostavljena tveganju, da nadomestilo ne bo zadostovalo za kritje stroškov opravljanja storitve. Člen 17 nove pogodbe o izvajanju javne službe se sicer lahko uporabi za ponovno vzpostavitev gospodarskega in finančnega ravnovesja, vendar se to izvede samo za naprej in sprememb prenizkega nadomestila ni mogoče izvesti retroaktivno.

(279) Kar zadeva razumni dobiček, dovoljen v skladu z novo pogodbo o izvajanju javne službe, kot je poudarjeno v uvodni izjavi 60, je v sklepu št. 111/2007 določeno, da se donos kapitala določi s 6,5-odstotno premijo za tveganje, in sicer na podlagi formule za tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC).

(280) Italija poudarja, da je bila premija za tveganje določena z makroekonomskimi analizami, na podlagi katerih se referenčni državi ali območju za zadevni sektor pripiše povprečna premija za tveganje. V teh analizah je bila opredeljena povprečna premija za tveganje za Italijo v višini 6,4 %. Ta premija je torej povsem v skladu s 4-odstotno premijo za tveganje, določeno v sklepu št. 111/2007, z 2,5-odstotnim povečanjem za neizključne storitve (6,5-odstotna premija za tveganje). Stopnja 6,5 % (bruto) se je uporabljala do julija 2015, po tem datumu pa je bila za novo pogodbo o izvajanju javne službe stopnja, ki se je upoštevala za namene nadomestila, določena na 10,55 %. Italija trdi, da je stopnja v primerjavi s prejšnjimi pogodbami, v katerih je bila določena na 6,5 %, višja zaradi velikega podjetniškega tveganja, ki mu je družba Caremar izpostavljena, saj bi lahko prejela prenizko nadomestilo (glej uvodno izjavo 198).

(281) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da nova pogodba o izvajanju javne službe ne vključuje nobene klavzule, ki bi omogočala prilagoditev nadomestila v primeru pogodbenih odstopanj, razen določbe, namenjene spremembi obsega javne službe ali sistema prevoznin. Zato je družba Caremar v primeru zvišanja cene goriva ali znatnega zmanjšanja potniškega prometa izpostavljena tveganju zvišanja stroškov ali zmanjšanja prihodkov in posledičnega prenizkega nadomestila. Kot je poudarjeno v uvodni izjavi 278, pogodba o izvajanju javne službe v primeru takega prenizkega nadomestila zagotavlja pravna sredstva, ki vplivajo le na prihodnje opravljanje javne službe, medtem ko že nastalih izgub ni mogoče pokriti retroaktivno. Poleg tega se ta pogodbena pravna sredstva uporabljajo le za prenizko nadomestilo, pri katerem razlika presega 5 % celotnega nadomestila (glej uvodno izjavo 277), družba Caremar pa nosi tveganje, da bo prejela prenizko nadomestilo, pri katerem je razlika enaka ali nižja od 5 %, kar na letni ravni očitno pomeni znaten znesek. Zato je opravljanje storitve še posebej tvegano, saj družba tega prenizkega nadomestila ne more retroaktivno izravnati z zvišanjem prevoznin (ki se lahko prilagodijo le za prihodnost), zmanjšanjem obsega zagotovljene javne službe ali materialnimi sredstvi družbe za opravljanje storitev.

(282) Komisija ugotavlja tudi, da je družba Caremar zaradi navedenega mehanizma izpostavljena tveganju prenizkega nadomestila, ki je večje od tveganja, ki so ga v istem obdobju nosile druge ladjarske družbe na trgu, za katere se je 6,5-odstotna premija za tveganje štela za upravičeno. Na primer, kar zadeva družbi Compagnia Italiana di Navigazione, tj. pridobiteljico družbe Tirrenia di Navigazione, in Società Navigazione Siciliana, tj. pridobiteljico družbe Siremar, je Komisija menila, da je 6,5-odstotna premija za tveganje na podlagi pogodb o izvajanju javne službe, ki so ju pristojni italijanski organi v letih 2012 in 2016 sklenili z družbo Compagnia Italiana di Navigazione oziroma Società Navigazione Siciliana, upravičena ob upoštevanju dejstva, da bi lahko prevozniki v pomorskem prometu že v primeru prenizkega nadomestila, pri katerem razlika presega 3 % celotnega nadomestila, zahtevali revizijo gospodarsko-finančnega ravnovesja pogodbe ([198]). Razumno je, da se lahko z višino zneska prenizkega nadomestila, ki ga mora nositi gospodarski subjekt, viša tudi dovoljena premija za tveganje.

(283) Poleg navedenega je Komisija, da bi ugotovila, ali je donos vloženega kapitala v višini 10,55 % za družbo Caremar razumen, izračunala ([199]) tehtano povprečje stroškov kapitala za zahodnoevropska podjetja, dejavna v ladjedelniškem in pomorskem sektorju ([200]), ob upoštevanju tveganja države za Italijo, za leto 2014 (tj. leto, preden je družba Caremar podpisala novo pogodbo o izvajanju javne službe). Ker se netvegana stopnja donosa (približek na podlagi nemške 10-letne državne obveznice) in premija za tveganje države za Italijo (približek z uporabo bonitetne ocene države agencije Moody's ali na podlagi razmikov kreditnih zamenjav) med letom spreminjata, je bil določen razpon, v katerem so se gibali tehtani povprečni stroški kapitala v letu 2014. Za letošnje leto je tehtano povprečje stroškov kapitala za podjetja v tem sektorju znašalo med 10,39 % in 11,84 %. To pomeni, da bi morala družba, ki deluje v ladjedelniškem in pomorskem sektorju, kot je družba Caremar, leta 2014 ustvariti donos v tem razponu, da bi pokrila svoje stroške dolžniškega in lastniškega financiranja. Glede na navedeno in ob upoštevanju tveganj, za katera je bilo predvideno, da jim bo družba Caremar izpostavljena (glej uvodno izjavo 281), je bil donos vloženega kapitala v višini 10,55 % za družbo Caremar, ki je bila izbrana z odprtim in konkurenčnim razpisnim postopkom, v skladu s tveganji, ki jih ima pri opravljanju javne službe na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe. Zato Komisija meni, da je v letih pred pooblastitvijo družbe Caremar 10,55-odstotni donos kapitala, ki ga je bilo mogoče predvideti, skladen s tveganji, ki jih je družba imela pri izvajanju javne službe na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe.

([198]) Kar zadeva družbo Compagnia Italiana di Navigazione, glej Sklep Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione (UL L 332, 12.10.2020, str. 45), uvodni izjavi 244 in 361. Kar zadeva družbo Società Navigazione Siciliana, glej Sklep Komisije (EU) 2022/448 z dne 17. junija 2021 glede ukrepov SA.32014, SA.32015 in SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Siremar in njeno pridobiteljico, družbo Società Navigazione Siciliana (UL L 97, 24.3.2022, str. 1), uvodna izjava 362.

([199]) Komisija je za izračun tehtanega povprečja stroškov kapitala uporabila nabore podatkov, objavljene na spletišču Aswatha Damodarana (profesorja za finance na poslovni šoli Stern na Univerzi v New Yorku), pretekle podatke o nemških državnih obveznicah pa je pridobila na spletni strani www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) Tehtano povprečje stroškov kapitala se izračuna na podlagi podatkov za družbe, ki kotirajo na borzi. V tem primeru je vzorec sestavljen iz 62 evropskih družb, dejavnih v ladjedelništvu ali pomorskem sektorju, ki kotirajo na borzi. Ta vzorec je najbližji približek sektorju, v katerem deluje družba Caremar (ki ne kotira na borzi), in sicer pomorskemu prevozu potnikov, vozil in tovora. Zasebni vlagatelj bi za določitev donosa, ki ga pričakuje od družbe Caremar, uporabil podobno referenčno skupino.

(284) Zaradi popolnosti Komisija z naknadnega vidika ugotavlja, da je nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, omejeno na 10 778 897 EUR na leto, in sicer ne glede na znesek zmernega dobička, do katerega je družba Caremar upravičena (glej uvodno izjavo 92). Komisija v skladu s točko 47 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ocenjuje, ali je bilo v celotnem obdobju trajanja pogodbe plačano čezmerno nadomestilo. Kot je prikazano v preglednici 11, na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, podatki za obdobje 2015–2021 kažejo, da je dejansko nadomestilo za izvajanje javne službe, ki ga je družba Caremar prejela v nekaterih letih, preseglo upravičeni znesek nadomestila v navedenih letih (razen zneskov za leta 2015, 2020 in 2021, ki niso zadostovali za kritje neto stroškov storitve, zaradi česar je bilo nadomestilo za navedena leta prenizko). Kot je navedeno v uvodni izjavi 96, je dežela Kampanija odkrila vsa čezmerna nadomestila, družba Caremar pa jih je vrnila v skladu s členom 18 nove pogodbe o izvajanju javne službe.

Preglednica 11

Neto stroški javnih storitev, ki jih je družba Caremar opravljala v obdobju 2015–2021

(v EUR)

Družba Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Skupna vsota
Skupni prihodki	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
– **skupni stroški**	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
– amortizacija	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
= neto stroški javne službe	– 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
+ donos kapitala (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000–800 000]	–[600 000–700 000]	– 4 479 446
= upravičena do nadomestila	– 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
+ dejansko nadomestilo	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
= čezmerno/ prenizko nadomestilo	– 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) Mehanizem preverjanja iz člena 17 nove pogodbe o izvajanju javne službe, namenjen zagotavljanju pogojev gospodarskega in finančnega ravnovesja službe, se ne nanaša le na primere prenizkega nadomestila, ampak tudi na primere čezmernega nadomestila (glej uvodno izjavo 94). V primeru čezmernega nadomestila dežela Kampanija posodobi nadomestilo, izplačano za naslednje regulativno obdobje. Člen 18 nove pogodbe o izvajanju javne službe določa, da je treba čezmerno nadomestilo za ustrezno regulativno obdobje vrniti v 30 dneh od zadevne zahteve.

(286) Glede na informacije, ki jih je predložila Italija, je bil od skupnega zneska čezmernega nadomestila, ugotovljenega v preglednici 11, za celotno obdobje 2015–2021 že vrnjen znesek v višini 2 224 868 EUR (glej uvodno izjavo 96). V postopku preverjanja je bilo na podlagi revidiranih podatkov za leta 2015, 2016 in 2017 ter začasnih podatkov za leto 2018 ugotovljeno zlasti naslednje:

— za leto 2015 2 253 000 EUR (prenizko nadomestilo);

— za leto 2016 586 000 EUR (čezmerno nadomestilo);

— za leto 2017 399 429 EUR (čezmerno nadomestilo);

— za leto 2018 2 103 400 EUR (čezmerno nadomestilo).

(287) Na podlagi navedenega preverjanja je bilo v obdobju 2015–2018 izplačano skupno čezmerno nadomestilo v višini 835 058 EUR, ki ga je dežela Kampanija izterjala (glej uvodno izjavo 96).

(288) Poleg tega je bilo v postopku preverjanja za obdobje 2018–2021 na podlagi revidiranih podatkov za leta 2018, 2019 in 2020 ter začasnih podatkov za leto 2021 ugotovljeno naslednje:

— za leto 2018 4 462 201 EUR (čezmerno nadomestilo);

— za leto 2019 2 325 420 EUR (čezmerno nadomestilo);

— za leto 2020 1 676 056 EUR (prenizko nadomestilo);

— za leto 2021 1 618 352 EUR (prenizko nadomestilo).

(289) Na podlagi navedenega preverjanja je bilo v obdobju 2018–2021 izplačano preostalo čezmerno nadomestilo v višini 1 389 811 EUR, ki je bilo vrnjeno deželi Kampaniji (glej uvodno izjavo 96) ([201]).

(290) Komisija meni, da navedeni ukrepi zadostujejo za preprečevanje in odkrivanje morebitnih čezmernih nadomestil.

(291) Iz zgoraj navedenih razlogov in ob upoštevanju, da je bil donos kapitala, ki bi ga družba Caremar lahko predvidela, v skladu s tveganji, ki jih je družba imela pri izvajanju javne službe na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe, in da zadevna pogodba vsebuje mehanizem za vračanje sredstev, ki preprečuje, da bi se izplačalo čezmerno nadomestilo, Komisija ugotavlja, da nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno družbi Caremar, ne presega tistega, kar je potrebno za kritje stroškov, ki jih je družba imela pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička.

(292) Komisija glede prednostnega priveza in morebitnega čezmernega nadomestila, ki bi lahko izhajalo iz tega priveza, ugotavlja, da bi bili ti učinki, če bi se s tem ukrepom zmanjšali stroški poslovanja ali povečali prihodki izvajalca javne službe, v celoti razvidni v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta z ustreznimi nižjimi stroški poslovanja ali višjimi prihodki. Analiza Komisije je potrdila, da družba Caremar v obdobju 2015–2021 ni zadržala nobenega čezmernega nadomestila (glej uvodno izjavo 281) in da je vzpostavljen ustrezen mehanizem za vračanje sredstev, da se zagotovi neobstoj (ali vračilo) vsakršnega čezmernega nadomestila tudi v obdobju 2022–2024 (uvodna izjava 290).

([201]) V računovodskih izkazih družbe Caremar za leto 2018 je bilo na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, prikazano čezmerno nadomestilo v višini 4 462 201 EUR. Glede na to, da je bil med prvim preverjanjem za obdobje 2015–2018 deželi Kampaniji za leto 2018 že vrnjen znesek v višini 2 103 400 EUR (ob upoštevanju razlike v višini 835 058 EUR), je bila izračunana razlika v višini 2 358 801 EUR, kar je skupaj z rezultati za druga leta (2019, 2020 in 2021) pomenilo skupno čezmerno nadomestilo v višini 1 389 911 EUR, ki je bilo prav tako vrnjeno deželi Kampaniji. Italija je poleg tega navedla, da so finančni podatki za leto 2021 še začasni in da jih bo dežela Kampanija v skladu s členom 17 pogodbe o izvajanju javne službe preverila v zadnjem regulativnem obdobju (2022–2024).

(293) Dvomi Komisije glede skladnosti nadomestila izvajanje javne službe, dodeljenega družbi Caremar, vključno s prednostnim privezom, s tretjim merilom iz sodbe Altmark so zato odpravljeni. Na to ugotovitev ne vpliva dejstvo, da je dežela Kampanija leta 2015 družbi Caremar dodelila 2 155 008 EUR, da bi ponovno vzpostavila finančni položaj družbe Caremar na ravni, kakršna je bila ob uspešni ponudbi za prevzem družbe Caremar (uvodni izjavi 77 in 79). Ta prenos sredstev je bil pogojen s tem, da izbrani ponudnik prevzame družbo Caremar, in je bil strogo omejen na kritje zmanjšanja vrednosti lastniškega kapitala družbe Caremar med koncem leta 2013 in koncem leta 2014 zaradi nacionalnega pravdnega spora, zaradi katerega je prišlo do zamude pri dodelitvi razpisa. V primeru zmanjšanja vrednosti prejetega v primerjavi z vrednostjo tistega, kar bi bilo prejeto na podlagi pogodbe, je običajna tržna praksa, da je upnik izpolnitve upravičen do znižanja cene ([202]). Glede na to, da ima ponovna vzpostavitev finančnega položaja družbe Caremar enak učinek kot znižanje cene družbe Caremar, Komisija meni, da ukrep družbi Caremar in njenemu kupcu ni prinesel nobene prednosti.

9.1.2.4 Četrto merilo iz sodbe Altmark

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

(295) V skladu s točko 63 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena lahko javni organi četrto merilo iz sodbe Altmark najlažje izpolnijo tako, da izvedejo odprt, pregleden in nediskriminatoren razpisni postopek v skladu z Direktivo 2004/17/ES ([203]) Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktivo 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([204]).

(296) Komisija ugotavlja, da se je v obravnavnem primeru razpisni postopek začel pred začetkom veljavnosti Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([205]) (ki se uporablja za javna naročila, oddana za opravljanje storitev pomorskega prevoza) ter Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([206]). Takrat sta bili Direktiva 2004/17/ES in Direktiva 2004/18/ES še veljavni. Vendar se Direktiva 2004/17/ES ne uporablja za storitve pomorskega prevoza, kakršne je zagotavljala družba Caremar. Člen 5 Direktive 2004/17/ES namreč jasno določa, da se uporablja samo za prometne storitve na področju železnice, avtomatiziranih sistemov, tramvajev, trolejbusov, avtobusov ali žičnic.

(297) Javna naročila, ki jih naročniki oddajo v okviru svojih storitvenih dejavnosti v pomorskem, priobalnem in rečnem prevozu, spadajo na področje uporabe Direktive 2004/18/ES, in sicer na podlagi uvodne izjave 20 navedene direktive. Storitve prevoza po vodi pa so navedene tudi v Prilogi II B k navedeni direktivi, kar pomeni ([207]), da se zanje uporabljata le člen 23 in člen 35(4) direktive. To pomeni, da v skladu z Direktivo 2004/18/ES za javno naročilo storitev pomorskega prevoza veljajo le obveznosti v zvezi s tehničnimi specifikacijami (člen 23) in obveznost objave obvestila o oddaji javnega naročila (po oddaji naročila, torej na koncu postopka za oddajo javnega naročila in ne na začetku; glej člen 35(4). Vsa druga pravila, ki jih določa Direktiva 2004/18/ES – vključno z določbami o vsebini obvestil, ki jih je treba objaviti (člen 36(1)), in določbami o pogojih za udeležbo (členi 45 do 52) – se ne uporabljajo za javna naročila storitev pomorskega prevoza.

([202]) Glej na primer člen 9:401 (Right to reduce price) Načel evropskega pogodbenega prava (glej Lando, O., in Beale, H., *Principles of European Contract Law* (Načela evropskega pogodbenega prava), dela I in II, Kluwer Law International, Haag, 2000); ali člen III.–3:601 (Right to reduce price) Osnutka skupnega referenčnega okvira (glej von Bar, C., in drugi, *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law: Draft Common Frame of Reference, Outline Edition* (Načela, opredelitve in vzorčna pravila evropskega zasebnega prava: osnutek skupnega referenčnega okvira, okvirna izdaja) Sellier European Law Publishers, München, 2009).

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

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

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

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

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

(298) Poleg tega se Direktiva 2004/18/ES v nobenem primeru ne uporablja za koncesije za storitve, kot so opredeljene v členu 1(4) navedene direktive ([208]). Komisija pripominja, da za koncesije za storitve (in javna naročila) z določenim čezmejnim interesom še vedno veljajo splošna načela glede preglednosti, nediskriminacije in enakega obravnavanja. Na podlagi navedenega ugotavlja, da se lahko Direktiva 2004/18/ES uporablja le v primeru javnega naročila, ne pa tudi v primeru koncesije za storitve. Poleg tega bi se, ker se obravnavana zadeva nanaša na storitve prometa po plovnih poteh, ki so predmet pogodbe o izvajanju javne službe, uporabljale le nekatere zahteve iz navedene direktive, kot je navedeno v uvodni izjavi 305. Glede na to Komisija meni, da se pri dokazovanju skladnosti s četrtim merilom iz sodbe Altmark ne more zanašati samo na skladnost z direktivami o javnih naročilih.

(299) Zato Komisija v nadaljevanju ocenjuje, ali je bil razpisni postopek, ki ga je uporabila Italija, konkurenčen, pregleden, nediskriminatoren in brezpogojen. Pri tej oceni se opira na ustrezne smernice iz svojega obvestila o pojmu države pomoči ([209]) (zlasti točki 89 in naslednjih) in sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (zlasti točki 63 in naslednjih).

Konkurenčnost in preglednost razpisa

(300) V odstavku 90 obvestila o pojmu države pomoči je opredeljeno, da mora biti razpisni postopek konkurenčen ([210]), da lahko v postopku sodelujejo vsi zainteresirani ponudniki, ki izpolnjujejo pogoje. Poleg tega mora biti v skladu z odstavkom 91 navedenega obvestila postopek pregleden, da se vsem zainteresiranim ponudnikom omogoči enaka in ustrezna stopnja obveščenosti v vseh fazah razpisnega postopka. V navedenem odstavku je tudi poudarjeno, da so dostop do informacij, dovolj časa za zainteresirane ponudnike ter jasnost meril za izbiro in dodelitev vsi bistveni elementi preglednega izbirnega postopka, in navedeno, da mora biti razpis dovolj oglaševan, da ga lahko opazijo vsi morebitni ponudniki.

(301) V obravnavani zadevi je bil razpis za prijavo interesa objavljen v Dopolnilu k *Uradnemu listu Evropske unije*, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* in na spletišču dežele Kampanije (glej uvodno izjavo 68). V tem razpisu so bili vsi, ki lahko zagotovijo neprekinjenost storitve pomorskega prevoza in ozemeljsko kontinuiteto z otoki v Neapeljskem zalivu, pozvani, naj izrazijo interes, pri čemer niso bili postavljeni nobeni dodatni pogoji. Morebitni ponudniki so imeli na voljo dovolj časa (od 17. julija 2012 do 21. septembra 2012), da ustrezno prijavijo svoj interes in si s tem omogočijo sodelovanje v nadaljnjem postopku. Komisija zato meni, da sta bili prodaja družbe Caremar in dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe široko dostopni vsem morebitnim ponudnikom.

(302) Poleg tega je treba ponudnikom zagotoviti vse dokumente in informacije, potrebne za sodelovanje v postopku za zbiranje ponudb, ki jim omogočajo, da ustrezno ocenijo družbo, ki se prodaja. Take informacije morajo biti morebitnim ponudnikom na voljo pregledno in nediskriminatorno, tako da imajo vsi zainteresirani udeleženci enak dostop do pomembnih informacij. Iz razlogov, pojasnjenih v nadaljevanju (uvodne izjave 303 do 308), Komisija ugotavlja, da so ti pogoji v obravnavani zadevi izpolnjeni.

(303) Prvič, v razpisu za prijavo interesa je bilo navedeno, da morajo biti ponudniki zmožni „zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prevoza“. Čeprav v razpisu ni bilo pojasnjeno, kako bi lahko ponudniki dokazali, da izpolnjujejo to zahtevo, razen izpolnjevanja nekaterih finančnih zahtev (glej uvodno izjavo 308), je to samo po sebi pomenilo, da se lahko uporabijo vsa ustrezna dokazna sredstva. Ta pogoj za udeležbo, ki se je edini nanašal na dostop do razpisnega postopka, je bil upravičen glede na zastavljeni cilj, z njim pa so bili seznanjeni vsi zainteresirani ponudniki.

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

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

([210]) V obvestilu o pojmu državne pomoči Komisija ugotavlja, da se sodišči Unije v okviru državne pomoči pogosto sklicujeta na „odprt“ razpisni postopek. Vendar se uporaba besede „odprt“ ne nanaša na poseben postopek iz direktiv o javnih naročilih. Zato Komisija meni, da je ustreznejša beseda „konkurenčen“. Komisija v navedenem sporočilu ugotavlja tudi, da naj izraz ne bi odstopal od vsebinskih pogojev, določenih v sodni praksi.

(304) Drugič, zaradi zakona št. 166/2009 je bilo zainteresiranim stranem jasno, da bo ob koncu razpisnega postopka sklenjena nova pogodba o izvajanju javne službe in da je bil letni znesek nadomestila za izvajanje javne službe določen na največ 19 839 226 EUR na leto. V razpisu za prijavo interesa je bilo tudi navedeno, da je bil cilj družbo Caremar prodati po ceni, višji od 6 000 000 EUR. Kot je potrdila Italija, so bile poleg tega vsem devetim stranem, sprejetim v naslednjo fazo razpisnega postopka, na voljo vse pomembne informacije glede obsega prodaje, vključno z osnutkom pogodbe o izvajanju javne službe, ki naj bi bila sklenjena med kupcem in Italijo. Tako so se te strani lahko odločile, ali bodo predložile ponudbo ali ne in koliko bodo ponudile. Na podlagi tega Komisija meni, da je bilo iz razpisa za prijavo interesa dovolj jasno, da se je prodaja nanašala na dejavnosti družbe Caremar v svežnju z novo pogodbo o izvajanju javne službe. Zadevne strani so imele po tem, ko so izrazile interes, dostop do vseh potrebnih informacij za odločitev o morebitni ponudbi.

(305) Tretjič, Komisija meni, da je razpis za prijavo interesa privabil precejšnje število morebitnih ponudnikov, tj. deset.

(306) Četrtič, vsem devetim družbam, povabljenim v naslednjo fazo razpisnega postopka, je dežela Kampanija zagotovila podrobne informacije o postopku (glej uvodno izjavo 73).

(307) Petič, razpis je vseboval informacije, nujno potrebne za predložitev prijave interesa (tj. neprekinjenost javne službe), in ne bi mogel spodbuditi izključitve sicer zainteresiranih prevoznikov v pomorskem prometu. Organi za načrtovanje so se odločili, da se zagotovita neprekinjenost javne službe in povezljivost otokov Neapeljskega zaliva s celino. Kot je pojasnjeno zgoraj, je bil ta pogoj vnaprej znan vsem morebitnim gospodarskim subjektom, ki bi izrazili interes za sodelovanje v razpisnem postopku. Komisija ugotavlja tudi, da so bile vse ustrezne informacije o pogojih za udeležbo in nadaljnjem poteku postopka določene v povabilu, poslanem vsem devetim stranem, sprejetim v fazo zbiranja ponudb, ki ga je Italija predložila Komisiji.

(308) Nazadnje, kot je navedeno v sklepu o razširitvi iz leta 2012 (točke 138 do 144), je prvotni osnutek razpisa za zbiranje ponudb za družbo Caremar vključeval nekatere tehnične in finančne zahteve (tj. vnaprej določeno število navtičnih milj in promet v sektorju pomorskega prevoza), ki bi sodelovanje v razpisnem postopku omogočale le ladjarskim družbam. Vendar kot je navedeno v uvodni izjavi 70, objavljeni javni razpis ni več vključeval navedenih tehničnih meril, ki so bila nadomeščena s finančnimi zahtevami glede ustrezne ekonomske in finančne zmogljivosti, ki se lahko dokažeta s potrdilom vsaj dveh finančnih institucij o ekonomski in finančni zmogljivosti v višini 6 milijonov EUR ali neto sredstvi v višini vsaj 6 milijonov EUR (glej uvodno izjavo 70). Komisija meni, da so navedene finančne zahteve, ki so povezane z najnižjo ceno, določeno za prodajo družbe Caremar (glej uvodno izjavo 74), potrebne za zagotovitev finančne zmogljivosti ponudnikov, ki so zainteresirani za nakup družbe Caremar, in neprekinjenosti pomorskih storitev v Neapeljskem zalivu v skladu z določbami nove pogodbe o izvajanju javne službe. Poleg tega, kot je razvidno iz razpisnega postopka, te zahteve niso odvračale od sodelovanja ustreznega števila mogočih ponudnikov.

(309) Namera dežele Kampanije, da odproda dejavnost družbe Caremar in sklene novo devetletno pogodbo o izvajanju javne službe z izbranim ponudnikom, je bila objavljena tako, da so bili z njo seznanjeni vsi morebitni ponudniki na zadevnem regionalnem ali mednarodnem trgu. Komisija dalje upošteva, da so lahko morebitni ponudniki preprosto izrazili interes, pri čemer jim v tej fazi ni bilo treba prevzeti nobenih obveznosti. Če bi te strani dokazale, da izpolnjujejo en sam pogoj za udeležbo, tj. zagotovitev neprekinjenosti storitve, bi nato imele na voljo vse potrebne informacije in čas, da bi se lahko odločile, koliko želijo ponuditi za družbo Caremar in opravljanje storitev.

(310) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da je komunikacija z zainteresiranimi ponudniki omogočila, da so bili enako in ustrezno obveščeni v vsaki fazi razpisnega postopka, kot je opisano v uvodnih izjavah 67 do 77.

(311) Zato Komisija meni, da je bil razpisni postopek kot celota konkurenčen in pregleden ter da so njeni dvomi iz sklepa o začetku postopka iz leta 2011 in sklepa o razširitvi iz leta 2012, da razpisni postopek ni bil dovolj pregleden zaradi morebitnih pomanjkljivosti v razpisu za prijavo interesa, odpravljeni.

Nediskriminatornost razpisa

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

(313) Kot je navedeno zgoraj (glej uvodno izjavo 303), je bil v razpisu za prijavo interesa naveden le en pogoj, in sicer da morajo biti ponudniki zmožni „zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prevoza“. S to obveznostjo je bilo seznanjenih vseh deset strani, ki so se odzvale na razpis in izrazile interes. Komisija meni, da je bil ta pogoj objektiven in da je bil v razpisu za prijavo interesa dovolj jasno opisan za vse zainteresirane strani. V povabilu je bilo navedeno, da je merilo za dodelitev najboljša cena, in opredeljena metodologija za njen izračun (glej uvodno izjavo 73). To merilo je bilo objektivno in je omogočilo objektivno primerjavo in oceno ponudb, saj je temeljilo na znesku ponujenega popusta glede na znesek najvišjega nadomestila, določenega v povabilu k predložitvi ponudb, in na ceni, ponujeni za prevzem družbe Caremar, glede na najnižjo ceno, določeno v povabilu k predložitvi ponudb.

(314) Devet zainteresiranih ponudnikov, sprejetih v naslednjo fazo razpisnega postopka, je bilo nato povabljenih, naj predložijo ponudbo, pri čemer so vsi prejeli enake informacije (glej uvodno izjavo 73). Vsi ponudniki so lahko pred rokom za oddajo ponudb zaprosili za pojasnila, dežela Kampanija pa je, da bi zagotovila čim večjo preglednost, pred rokom za oddajo ponudb objavila tudi najpogostejša vprašanja in njihove odgovore (glej uvodno izjavo 73). Izid izbirnega postopka je bil javno objavljen na javni seji, ki jo je 29. julija 2013 organizirala komisija za ocenjevanje, vsi ponudniki pa so bili seznanjeni z diskrecijskim postopkom preverjanja, ki ga je začela dežela Kampanija, da bi preverila ustreznost in zanesljivost najboljše ponudbe, ter z izidom navedenega postopka (glej uvodno izjavo 73).

(315) Dvomi Komisije iz sklepa o začetku postopka iz leta 2011, da razpis za prijavo interesa morda ni bil dovolj pregleden in brezpogojen, so zato odpravljeni. Vse strani so bile v različnih fazah razpisnega postopka pravilno in enako obveščene, da so lahko pripravile ponudbo, pri čemer so bile v celoti seznanjene s postopkom in zahtevami. Komisija tudi meni, da so merila za dodelitev omogočala objektivno primerjavo in oceno ponudb.

Zagotavljanje, da se storitve opravljajo z najnižjimi stroški za skupnost

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

(317) V tem primeru na podlagi najnižje cene ni bila dodeljena le nova pogodba o izvajanju javne službe, ampak nova pogodba o izvajanju javne službe v svežnju z dejavnostmi družbe Caremar. Italija se je odločila, da bi morala biti prodajna cena dejavnosti družbe Caremar višja od 6 000 000 EUR (glej uvodno izjavo 74), za novo pogodbo o izvajanju javne službe pa je določila najvišji znesek za celotno trajanje zadevne pogodbe z možnostjo, da se popravi navzdol.

(318) V točki 67 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je navedeno, da najnižja cena očitno izpolnjuje četrto merilo iz sodbe Altmark.

(319) Komisija ugotavlja, da je Italija dala poudarek izbiri gospodarskega subjekta, ki bi zagotavljal storitev po najnižji ceni, ob tem pa je uporabila formulo, opisano v uvodni izjavi 73. Formula, ki se uporablja za izračun najvišje neto cene, vključuje določeno prilagoditveno stopnjo, ki temelji na donosu devetletnih državnih obveznic, da bi se upoštevalo trajanje pogodbe. Kot je navedeno v uvodni izjavi 308, so bila tehnična merila, predložena v prvotnem osnutku razpisa, odstranjena pred objavo razpisa in nadomeščena s finančnimi zahtevami, s čimer se je zagotovila konkurenčnost in preglednost postopka. Poleg tega je povabilo k oddaji ponudbe vsebovalo vse potrebne

informacije za izpolnitev finančnih in tehničnih ponudb ter povabilo vsem ponudnikom, naj dostopajo do „podatkovne sobe“, kjer lahko pregledajo in po možnosti kopirajo vse pomembne informacije o družbi Caremar, njenem industrijskem načrtu in listino o opravljanju storitev. Zato Komisija meni, da je uporaba najnižje cene kot merila za dodelitev za zadevno storitev v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Caremar Italiji omogočila, da je ustvarila učinkovito konkurenco in pridobila storitev s kar najvišjo vrednostjo po najnižjih stroških za skupnost.

(320) Kar zadeva storitev v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Laziomar, je Komisija v sklepu o razširitvi iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da bi razpis za novo pogodbo o izvajanju javne službe brez obveznosti prevzema plovil družbe Caremar, potrebnih za izvajanje javne službe, pomenil nižje stroške za skupnost.

(321) Komisija je že zgoraj ugotovila, da je bil razpisni postopek dovolj pregleden in nediskriminatoren, da je omogočil sodelovanje čim večjega števila morebitnih ponudnikov. Dejansko se je po obširni objavi razpisa za prijavo interesa pritrdilno odzvalo deset prevoznikov v pomorskem prometu, devet pa jih je bilo sprejetih v fazo zbiranja ponudb. Vse pomembne informacije v zvezi z razpisnim postopkom so bile navedene v povabilu, poslanem tem devetim prevoznikom.

(322) Po fazi prijave interesa so bile predložene tri konkurenčne ponudbe, ki jih je dežela Kampanija ocenila.

(323) Obvezni pogoj za zagotovitev neprekinjenosti javne službe in prodaja sredstev v svežnju z obveznostmi javne službe sta medsebojno povezana. Zaradi prodaje družbe Caremar v svežnju z novo pogodbo o izvajanju javne službe za pridobitelja, tj. združenje SNAV/Rifim, samodejno začne veljati zahteva, da zagotovi neprekinjenost javne službe, in se mu dodeli prednostni privez. Komisija iz razlogov, pojasnjenih v nadaljevanju, meni, da zaradi prodaje dejavnosti družbe Caremar v svežnju z novo pogodbo o izvajanju javne službe in dodelitve prednostnega priveza cena ni bila nižja, kot če bi bila sredstva in ta pogodba prodani ločeno.

(324) Dejavnosti družbe Caremar so bile povezane izključno z opravljanjem javne službe in zagotavljanjem ozemeljske kontinuitete. Glede na to so se vsa plovila družbe Caremar uporabljala za javno službo in se za to uporabljajo tudi zdaj. Poleg tega plovila družbe Caremar izpolnjujejo tehnične zahteve, predvidene v novi pogodbi o izvajanju javne službe. To pomeni, da bi zaradi prodaje teh plovil skupaj s pooblastitvijo za novo pogodbo o izvajanju javne službe vsaka družba (tudi tista, ki nima plovil, ki izpolnjujejo tehnične zahteve iz zadevne pogodbe) lahko izpolnjevala pogoje iz zadevne pogodbe glede vrste plovil, ki naj bi se uporabljala za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Ni mogoče trditi, da bi zasebni prodajalec dosegel višjo ceno, če bi se zadevna ali nekatera plovila prodala brez navedenega pogoja. Vrednost plovil družbe Caremar je bila dejansko predvsem v njihovi primernosti za izvajanje obveznosti javne službe, zajeti v novo pogodbo o izvajanju javne službe. Plovila družbe Caremar bi brez povezave z novo pogodbo o izvajanju javne službe pritegnila majhno komercialno povpraševanje, razen če bi se kupila za naložbo, obnovo in posodobitev v kratkem obdobju. Kljub temu se zdi malo verjetno, da bi lahko bila plovila prodana za namene pomorskega prevoza, razen tistega, ki vključuje pogoj za neprekinjenost javne službe, po višji ceni od tiste, za katero so bila predvidena v proračunu.

(325) Če bi bila pogodba o izvajanju javne službe razpisana ločeno od prodaje družbe Caremar, Komisija tudi meni, da ni verjetno, da bi morebitni ponudniki imeli na voljo tako znatne vire (devet plovil ter industrijsko in trgovsko opremo), ki bi jih lahko prerazporedili za izvajanje obveznosti javne službe, določenih v novi pogodbi o izvajanju javne službe. To velja zlasti zato, ker nova pogodba vsebuje posebne zahteve glede plovil, ki naj bi se uporabljala na različnih poteh, na katerih se izvaja javna služba (glej uvodno izjavo 88), in kazni v primeru neupoštevanja nekaterih minimalnih standardov kakovosti (glej uvodno izjavo 83). Kateri koli gospodarski subjekt, ki bi imel na voljo potrebne vire, bi jih verjetno uporabljal že na drugih poteh, njihova prerazporeditev v skladu z novo pogodbo o izvajanju javne službe pa bi neizogibno pomenila izgubo prihodkov od njihove prejšnje uporabe.

(326) Komisija zato meni, da se je s prodajo teh ladij v svežnju s pogodbo o izvajanju javne službe omogočilo, da se je za plovila družbe Caremar dosegla višja cena, kot bi jo Italija dosegla z ločeno prodajo plovil. Zaradi dejstva, da bi v zameno za upravljanje plovil na poteh, na katerih se izvaja javna služba, njihov pridobitelj devet let prejemal nadomestilo za izvajanje javne službe, so bila ta plovila s poslovnega vidika privlačnejša, kot bi bila, če bi se prodala samostojno. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da Italija ni določila pogojev, ki bi lahko znižali ceno ali ki jih ne bi zahteval tudi zasebni prodajalec.

(327) Komisija ugotavlja, da je njen dvom, da razpis za novo pogodbo o izvajanju javne službe skupaj z dejavnostjo družbe Caremar ne bi mogel pomeniti nižjih stroškov za skupnost, odpravljen.

(328) Glede na navedeno Komisija meni, da je zaradi uporabe najnižje cene kot merila za dodelitev za novo pogodbo o izvajanju javne službe v svežnju z dejavnostmi družbe Caremar več prevoznikov v pomorskem prometu izrazilo interes za nakup dejavnosti družbe Caremar in opravljanje pomorske javne službe za otoke Neapeljskega zaliva.

(329) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je, kar zadeva ta ukrep, četrto merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno.

9.1.2.5 Sklepna ugotovitev

(330) Ker so kumulativno izpolnjena štiri merila, ki jih je Sodišče opredelilo v sodbi Altmark, Komisija ugotavlja, da dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe v svežnju z dejavnostmi družbe Caremar in prednostnim privezom družbi Caremar za to družbo in njenega pridobitelja, tj. združenje SNAV/Rifim, ni pomenila gospodarske prednosti.

(331) Ker niso izpolnjena vsa merila iz člena 107(1) PDEU, Komisija ugotavlja, da dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe v svežnju s privatizacijo družbe Caremar ter prednostnim privezom družbi Caremar in njenemu pridobitelju, združenju SNAV/Rifim, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

9.1.3 *Ukrepi, določeni z zakonom št. 163/2010*

(332) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da vsi ukrepi iz zakonskega odloka št. 125/2010, ki je bil preoblikovan v zakon št. 163/2010, pomenijo državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, če so zadevne upravičenke te ukrepe lahko uporabile za kritje likvidnostnih potreb in s tem izboljšale svoj splošni finančni položaj.

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

9.1.3.1 Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti

(334) Državna sredstva: zadevna sredstva je država dodelila iz lastnega proračuna (glej uvodno izjavo 130), njihova uporaba za namene likvidnosti pa je bila mogoča na podlagi zakona št. 163/2010. Ukrep je torej mogoče pripisati državi in je dodeljen iz državnih sredstev.

(335) Selektivnost: ta ukrep je bil dodeljen le družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, in je zato selektiven.

(336) Gospodarska prednost: po navedbah Italije je družba Caremar zadevna sredstva uporabila za posodobitev svoje flote, da bi jo uskladila z mednarodnimi varnostnimi standardi. Nekatera dela so vključevala dve plovili iz flote družbe Caremar, ki sta bili brezplačno preneseni na družbo Laziomar (glej uvodno izjavo 203). Italija trdi, da ta sredstva nikoli niso bila porabljena za namene likvidnosti (glej uvodno izjavo 203) in da Komisija ni našla dokazov o nasprotnem.

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

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

9.1.3.2 Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije

(339) Kot je opisano v uvodni izjavi 102(a), so v skladu s členom 1 zakona št. 163/2010 nekatera dejanja in dejavnosti, ki so bili izvedeni za namene privatizacije skupine Tirrenia in ki so opisani v členu 19-ter, odstavki 1 do 15, zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon št. 166/2009, oproščeni vseh davkov, ki se običajno plačajo za navedena dejanja in dejavnosti.

(340) Komisija najprej ugotavlja, da je treba oceniti dva ločena sklopa prenosov: (i) prenos nekdanjih odvisnih družb Caremar, Saremar in Toremar z družbe Tirrenia na dežele Kampanijo, Sardinijo in Toskano; (ii) prenos družbe Caremar z dežele Kampanije na združenje SNAV/Rifim. Davki, ki so oproščeni, so zlasti pristojbina za vpis v register, pristojbini za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke, kolkovina, DDV ter davek od dohodkov pravnih oseb. Upravičenec do tega ukrepa pomoči je prodajalec in/ali kupec. Ta sklep se nanaša le na drugi prenos ([211]).

(341) Komisija najprej ugotavlja, da se v skladu s predsedniškim odlokom št. 633 z dne 26. oktobra 1972 prenosi delujočih podjetij ali poslovnih vej na drugo družbo ne štejejo za dobavo blaga in so zato oproščeni plačila DDV. Ker torej transakcije, kot je prodaja dejavnosti družbe Caremar združenju SNAV/Rifim, ne spadajo na področje uporabe DDV, družbi Caremar zaradi davčne oprostitve ni mogla biti dodeljena prednost v zvezi z DDV. Komisija dalje ugotavlja, da je v prodajni pogodbi za dejavnosti družbe Caremar jasno navedeno, da mora kupec, tj. združenje SNAV/Rifim, kriti vse stroške, povezane s prodajo (tj. pristojbine za vpis v register, notarske stroške, pristojbini za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke, kolkovina itd.), brez sklicevanja na kakršno koli izjemo, ki naj bi se v zvezi s temi stroški uporabljala za združenje SNAV/Rifim. Kar zadeva oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb, se tak davek uporablja samo za prihodke, ki jih ustvari davčni zavezanec. Vendar je v tem primeru združenje SNAV/Rifim kupilo družbo Caremar od dežele Kampanije, kar pomeni, da je ta transakcija pomenila strošek za združenje SNAV/Rifim in zato davka od dohodka pravnih oseb ni bilo mogoče obračunati. Torej ta ukrep za združenje SNAV/Rifim ne velja. Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da ta davčna oprostitev ni bila uporabljena ne za družbo Caremar ne za združenje SNAV/Rifim.

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

9.1.3.3 Možnost uporabe sredstev sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb

(343) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012 opredelila možnost, da (nekdanje) družbe skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar, uporabijo sredstva sklada za premalo izkoriščena območja ([212]), da bi pokrile trenutne likvidnostne potrebe. Vendar je Italija med formalnim postopkom preiskave pojasnila, da sredstva sklada za premalo izkoriščena območja niso bila mišljena kot dodatno nadomestilo za družbo Caremar ali združenje SNAV/Rifim (ali katero koli drugo družbo nekdanje skupine Tirrenia ali njenih pridobiteljic). Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev za plačilo nadomestil izvajanje javne službe za družbe nekdanje skupine Tirrenia, če bi se zadevna sredstva izkazala za nezadostna. Na podlagi člena 1, odstavek 5-ter zakona št. 163/2010 so dežele dejansko lahko uporabile sredstva sklada za premalo izkoriščena območja, da bi financirale del rednega nadomestila za izvajanje javne službe in s tem zagotovile neprekinjenost pomorske javne službe. Povedano drugače, ta ukrep je povezan le z dodelitvijo sredstev v državnem proračunu Italije za plačilo nadomestil za izvajanje javne službe.

([211]) Prvi sklop prenosov je bil ocenjen v Sklepu (EU) 2020/1412 (glej uvodno izjavo 417 in naslednje uvodne izjave navedenega sklepa).
([212]) Viri za *Fondo Aree Sottoutilizzate*, glej uvodno izjavo 102(b).

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

9.1.4 *Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči*

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

— nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar za opravljanje storitev na pomorskih poteh v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 (tj. podaljšanje prvotne pogodbe), in prednostni privez, povezan z opravljanjem navedenih storitev, pomenita državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU;

— je dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe za obdobje od 16. julija 2015 do 15. julija 2024 v svežnju s privatizacijo družbe Caremar in prednostnim privezom, povezanim z opravljanjem navedenih storitev, v skladu s štirimi merili iz sodbe Altmark in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU;

— družba Caremar sredstev za posodobitev ladij ni uporabila za namene likvidnosti, kot to omogoča zakon št. 163/2010, zato navedeni ukrep ne pomeni državne pomoči družbi Caremar v smislu člena 107(1) PDEU;

— davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije družbe Caremar, ne pomenijo državne pomoči družbi Caremar ali združenju SNAV/Rifim v smislu člena 107(1) PDEU;

— možnost uporabe sredstev sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu št. 163/2010, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

9.2 **Zakonitost pomoči**

(346) Ukrepi pomoči, ki so predmet tega sklepa, so se začeli izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Ker ti ukrepi pomoči niso bili izvzeti iz obveznosti priglasitve na podlagi Odločbe 2005/842/ES ali Sklepa 2012/21/EU, jih je Italija dodelila v nasprotju s členom 108(3) PDEU ([213]).

9.3 **Združljivost pomoči**

(347) Združljivost nadomestila za izvajanje javne službe, dodeljenega družbi Caremar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, in povezanega prednostnega priveza je treba oceniti na podlagi člena 106(2) PDEU.

(348) Kot je bilo že navedeno (oddelek 3.1.1), se je podaljšanje prvotne pogodbe po koncu leta 2008 izvedlo z naslednjimi pravnimi akti:

(a) zakonskim odlokom št. 207/2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14/2009, v katerem je bilo določeno podaljšanje prvotne pogodbe od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2009;

(b) zakonskim odlokom št. 135/2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166/2009, v katerem je bilo med drugim določeno podaljšanje prvotne pogodbe od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010;

(c) zakonskim odlokom št. 125/2010, ki je bil preoblikovan v zakon št. 163/2010, v katerem je bilo določeno nadaljnje podaljšanje prvotne pogodbe od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar.

(349) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da so ta tri podaljšanja začela veljati pred 31. januarjem 2012, ko sta začela veljati Sklep 2012/21/EU ter okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Vendar člen 10 Sklepa 2012/21/EU in točka 69 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 vsebujeta pravila, ki določajo njuno uporabo tudi za pomoč, dodeljeno pred začetkom njune veljavnosti.

([213]) Komisija bo v oddelku 5.3.1 ocenila, ali to res drži.

(350) Natančneje, Sklep 2012/21/EU v členu 10(a) določa, da je: „vsaka shema pomoči, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti tega sklepa [tj. pred 31. januarjem 2012] in je bila združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z [odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005], še naprej združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve, in sicer za nadaljnje obdobje dveh let“. To pomeni, da se bo pomoč, ki je bila dodeljena v obdobju med začetkom veljavnosti Odločbe 2005/842/ES 19. decembra 2005 in začetkom veljavnosti Sklepa 2012/21/EU, tj. 31. januarja 2012, štela za združljivo z notranjim trgom, vendar le od datuma njene dodelitve do vključno 30. januarja 2014. Člen 10(b) dalje določa, da je: „vsaka pomoč, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti tega sklepa [tj. pred 31. januarjem 2012] in ni bila združljiva z notranjim trgom niti ne izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z Odločbo 2005/842/ES, vendar izpolnjuje pogoje iz tega sklepa, […] združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve“.

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

(352) Glede na zgoraj navedeno pravila o uporabi Odločbe 2005/842/ES, Sklepa 2012/21/EU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, kot je opisano zgoraj, pomenijo, da se lahko nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno družbi Caremar v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 med podaljšano prvotno pogodbo, oceni na podlagi Odločbe 2005/842/ES, ali če pomoč z Odločbo 2005/842/ES ni zajeta, na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 (brez upoštevanja določb iz točk 14, 19, 20, 24, 39 in 60 zadevnega okvira, saj so bila vsa podaljšanja prvotne pogodbe sprejeta pred 31. januarjem 2012) ([214]).

(353) Komisija ugotavlja, da se Odločba 2005/842/ES in Sklep 2012/21/EU uporabljata le za državno pomoč v obliki nadomestila za izvajanje javne službe za pomorske povezave z otoki, na katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, ne presega 300 000 potnikov.

(354) Na podlagi podatkov, ki jih je predložila Italija (glej preglednici 3 in 9 v uvodnih izjavah 175 in 176), ni mogoče sklepati, da povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred vsakim podaljšanjem prvotne pogodbe ni presegel 300 000 potnikov. Dejansko so predloženi podatki nad tem pragom ([215]) ali so nepopolni ([216]).

(355) Zato bo Komisija ocenila, ali je nadomestilo za izvajanje javne službe, dodeljeno družbi Caremar za opravljanje storitev na pomorskih poteh na podlagi podaljšane prvotne pogodbe (tj. na osmih poteh v Neapeljskem zalivu, na katerih so se storitve opravljale v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012, in na treh poteh v Pontinskem otočju, na katerih so se storitve opravljale v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. maja 2011), v skladu s pogoji okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Kot je navedeno v uvodni izjavi 351, je bila pomoč dodeljena pred 31. januarjem 2012 (tj. začetkom veljavnosti okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011), zato še naprej uporablja okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, razen določb iz točk 14, 19, 20, 24, 39 in 60.

([214]) Prvotna pogodba je bila podaljšana trikrat: 30. decembra 2008 (do 31. decembra 2009), 25. septembra 2009 (do 30. septembra 2010) in 5. avgusta 2010 (do 31. julija 2012).

([215]) To velja za potniški promet na poteh Capri–Sorrento v letih 2009 in 2010 ter Capri–Neapelj v letih 2009, 2010, 2011 in 2012.

([216]) Kar zadeva prvo in drugo podaljšanje (30. decembra 2008 in 25. septembra 2009), Italija ni predložila podatkov za dve leti pred zadevnim podaljšanjem. Kar zadeva tretje podaljšanje (5. avgusta 2010), je Italija predložila podatke za leti 2009 in 2010, ne pa tudi za leto 2008. Vsekakor so za navedena leta pomembni le podatki o poteh Capri–Sorrento in Capri–Neapelj, za druge poti pa so bili predloženi v zbirni obliki, tj. za pot Ischia–Procida–Neapelj brez ločevanja odsekov Ischia–Procida, Procida–Neapelj in Ischia–Neapelj ter za pot Ischia–Procida–Pozzuoli brez ločevanja odseka Procida–Pozzuoli. Podatki za leto 2010, razen za poti Capri–Sorrento in Capri–Neapelj, so bili predloženi v zbirni obliki.

9.3.1 *Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena*

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

(357) Oceno resničnosti storitve splošnega gospodarskega pomena je treba opraviti tudi ob upoštevanju sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (glej uvodni izjavi 170 in 186), Uredbe (EGS) št. 3577/92 (glej uvodne izjave 173, 174 in 175) in sodne prakse (glej uvodni izjavi 176 in 177). Zato mora Komisija za obdobje podaljšanja oceniti, ali:

(a) obstaja **povpraševanje uporabnikov**;

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

(c) uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala za odpravo tega pomanjkanja (**najmanj škodljiv pristop**).

Povpraševanje uporabnikov

(358) Družba Caremar je bila na podlagi podaljšane prvotne pogodbe pooblaščena za zagotavljanje storitev rednega pomorskega prevoza potnikov in vozil (vključno z reševalnimi vozili) po vnaprej določenih cenah s trajekti in hitrimi plovili (kar pomeni hitri trajekt v primeru mešanih storitev ali hidrogliser v primeru storitev samo za potnike) v skladu z voznimi redi, navedenimi v programu pomorskega prevoza, ki ga je določila dežela Kampanija, kot je predstavljen v oddelku 3.3.1. Obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar, so se nanašale na pristanišča, v katerih se opravljajo storitve, vrsto plovil, dodeljenih pomorskim povezavam, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev, pogostost, vozni red in neprekinjenost storitev, kakovost storitev in najvišje prevoznine, ki se plačajo (glej uvodne izjave 40 do 44). Obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar v času podaljšanj (tj. 1. januarja 2009, 1. januarja 2010 in 1. oktobra 2010), so bile enake obveznostim iz prvotne pogodbe (glej uvodno izjavo 37).

(359) Komisija najprej opozarja, da je Italija obveznosti javne službe, določene v prvotni pogodbi, naložila predvsem zaradi zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija je že ugotovila (glej uvodno izjavo 242), da gre dejansko za legitimna cilja v javnem interesu.

(360) Kar zadeva povpraševanje uporabnikov, premisleki, izraženi že v uvodnih izjavah 243 in 244, veljajo tudi za podaljšano prvotno pogodbo. Iz podrobnih statističnih podatkov po posameznih poteh, ki jih je Italija predložila o potnikih, vozilih in tovoru, ki jih je družba Caremar prepeljala v obdobju 2009–2012, je razvidno, da je bilo za poti, na katerih je družba Caremar opravljala storitve, značilno znatno povpraševanje, ki je v daljšem obdobju ostalo stabilno (glej uvodno izjavo 174).

Obstoj nedelovanja trga

(361) Kar zadeva obstoj nedelovanja trga na poteh v Neapeljskem zalivu, na katerih je opravljala storitve družba Caremar, Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodnih izjavah 362 do 366, meni, da ugotovitev Komisije v zvezi s konkurenčnimi razmerami v času pooblastitve za novo pogodbo o izvajanju javne službe (glej uvodno izjavo 259) velja tudi za obdobje 2009–2012, tj. v času podaljšanj prvotne pogodbe.

(362) Prvič, poti v Neapeljskem zalivu, na katerih je družba Caremar izvajala javno službo med podaljšano prvotno pogodbo (tj. v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012), so bile enake tistim, za katere je bila pooblaščena na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe (glej uvodno izjavo 34(a) in uvodno izjavo 84), obveznosti javne službe, naložene družbi Caremar v navedenem obdobju, pa so se le zelo malo razlikovale od obveznosti, naloženih na podlagi novega javnega naročila storitev v smislu pogostosti in voznih redov, kot je navedeno v uvodni izjavi 39. Dejansko so za družbo Caremar na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe in podaljšane prvotne pogodbe veljale enake obveznosti glede neprekinjenosti, pogostosti, rednosti, točnosti, števila, vrste in zmogljivosti plovil, dodeljenih potem v okviru obveznosti javne službe, tarifne obveznosti in obveznosti glede kakovosti storitve.

(363) Kar zadeva pogostost in vozne rede, je dežela Kampanija zadevni program pomorskega prevoza za družbo Caremar na navedenih poteh za obdobje od 16. januarja 2012 do 31. julija 2012 določila v sklepu deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011, kakor je bil spremenjen s sklepom deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011. Ta program je bil enak programu, na podlagi katerega so bile naložene obveznosti na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe (glej uvodne izjave 83, 84 in 85). Družba Caremar je bila med 1. januarjem 2009 in 15. januarjem 2012 vključena v program pomorskega prevoza, ki ga je dežela Kampanija določila v sklepu deželne vlade št. 548 z dne 1. aprila 2007, sprejetem na podlagi prvotne pogodbe (glej uvodno izjavo 36). Komisija ugotavlja, da so bile razlike med programom iz leta 2007 in programom iz leta 2011 (kot je navedeno v uvodni izjavi 39) zelo majhne in posledica potrebe, da se storitve družbe Caremar čim bolj približajo potrebam lokalnega prebivalstva po pomorskem prevozu. Kot je pojasnila Italija (uvodne izjave 178 do 181), je postopkovni okvir za opredelitev obveznosti javne službe v sektorju pomorskega prevoza s strani dežele Kampanija določen s členom 17 deželnega zakona št. 3 z dne 28. marca 2002, ki določa redno preverjanje in po potrebi posodobitev obsega obveznosti javne službe, naloženih prevoznikom v pomorskem prometu, vključno z družbo Caremar. V skladu s tem je dežela Kampanija leta 2010 začela javno posvetovanje o obsegu obveznosti javne službe, ki jih je družba Caremar izpolnjevala na podlagi podaljšane prvotne pogodbe, to pa je privedlo do posodobitve pogostosti in voznih redov ne le družbe Caremar, ampak tudi vseh ponudnikov storitev v okviru obveznosti javne službe v Neapeljskem zalivu, kar je bilo odobreno s sklepom deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011. Navedena posodobitev je bila s sklepom deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011 v zvezi s storitvami družbe Caremar še nekoliko prilagojena, da bi se upoštevale nadaljnje zahteve občine Procida, ki je menila, da se storitve v okviru programa pomorskega prevoza, odobrenega s sklepom deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011, ne izvajajo v zadostni meri.

(364) Kot je pojasnila Italija (glej uvodno izjavo 184), so bile konkurenčne razmere na osmih poteh v Neapeljskem zalivu, na katerih je družba Caremar opravljala storitve v obdobju od 1. januarja 2009 do 15. januarja 2012, tj. v času podaljšanja prvotne pogodbe, zelo podobne razmeram v obdobju 2012–2015, tj. pred pooblastitvijo za novo pogodbo o izvajanju javne službe, kar je ocenjeno v uvodnih izjavah 249 do 259. Izjemoma, kot je navedla Italija (uvodna izjava 183), je bila družba Caremar med koncem decembra 2010 in 1. oktobrom 2011 edini pomorski prevoznik, ki je v okviru obveznosti javne službe opravljal storitve na poteh Capri–Sorrento, Capri–Neapelj, Ischia–Neapelj, Ischia–Procida–Neapelj, Ischia–Procida–Pozzuoli, Ischia–Procida in Procida–Neapelj; družbi Gestour in Procida Lines pa sta v okviru obveznosti javne službe opravljali storitve na poti Procida–Pozzuoli, saj so vsi drugi prevozniki v pomorskem prometu v tem obdobju zavrnili opravljanje storitev v okviru obveznosti javne službe. V navedenem obdobju je morala dežela Kampanija povečati obseg obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar (v smislu pogostosti in voznih redov), da bi se lahko spoprijela z nenadno prekinitvijo storitev, ki so jih opravljali nekateri konkurenti družbe Caremar. Ta nenadna prekinitev je jasen znak, da se lokalno prebivalstvo ni moglo v celoti zanašati na storitve v okviru obveznosti javne službe, ki so jih opravljali konkurenti družbe Caremar.

(365) Ob upoštevanju navedenega in tudi na podlagi informacij, ki so jih konkurenti družbe Caremar predložili v svojih pripombah (glej uvodne izjave 150, 151, 161 in 168), Komisija ugotavlja naslednje:

(a) kar zadeva pot **Capri–Sorrento**, je bila družba Caremar v obdobju 2009–2011 edini gospodarski subjekt, ki je na zadevni poti vse leto opravljal mešane storitve. Dejansko so konkurenti družbe Caremar opravljali samo storitve pomorskega potniškega prevoza (to je veljalo za družbi NLG in Alimar ([217])) ali pa so opravljali tudi mešane storitve, vendar le v poletnem obdobju (to je veljalo za družbi SNAV ([218]) in Aligruson ([219])). Glede na to, da so storitve, ki sta jih zagotavljali družbi SNAV in Aligruson, v obdobju 2009–2012 ostale nespremenjene (glej uvodno izjavo 185(a)) in da so se storitve družbe Caremar med letoma 2009 in 2012 le malo spremenile, predvsem zaradi omejenih prilagoditev voznih redov (glej uvodno izjavo 39(a)), Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga;

([217]) Družba Alimar je storitve opravljala le v letih 2009 in 2010.

([218]) Kar zadeva mešane storitve, je imela družba SNAV dovoljenje za opravljanje deset dnevnih plovb s hitrim trajektom (šest od Caprija do Sorrenta ob 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 in 18.05 ter štiri od Sorrenta do Caprija ob 8.10, 11.25, 13.50 in 16.35), vendar le v poletnem obdobju (natančneje od 1. aprila do 3. novembra).

([219]) Kar zadeva mešane storitve, je imela družba Aligruson dovoljenje za opravljanje štirih dnevnih plovb (dve iz Sorrenta do Caprija ob 11.30 in 14.00 ter dve od Caprija do Sorrenta ob 12.30 in 18.05), vendar le v poletnem obdobju.

(b) kar zadeva pot **Capri–Neapelj**, je bila družba Caremar v obdobju 2009–2011 edini gospodarski subjekt, ki je na zadevni poti vse leto opravljal mešane storitve. Dejansko so konkurenti družbe Caremar (družbe SNAV, NLG, Neapolis in Metrò del Mare) na zadevni poti zagotavljali le storitve pomorskega potniškega prevoza in ne vedno vse leto (glej uvodno izjavo 185(b)). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 252, potniških storitev ni bilo mogoče šteti za alternativo mešanim storitvam, ker niso zadostile pomembnemu delu povpraševanja uporabnikov, tj. povpraševanju po prevozu vozil (vključno z reševalnimi vozili) in poštnih storitvah. Poleg tega se v letih 2009 in 2010 potniške storitve niso zagotavljale dnevno vse leto pod tržnimi pogoji (samo v okviru obveznosti javne službe). Leta 2011 so navedeni udeleženci na trgu začeli opravljati nekatere storitve pod tržnimi pogoji vse leto, zlasti pet plovb, ki jih je opravljala družba Neapolis (s Caprija ob 8.50, 14.10 in 17.30 ter iz Neaplja ob 10.00 in 16.05) in dve plovbi, ki jih je opravljala družba NLG (s Caprija ob 9.35 in 11.35), ki pa sami po sebi nista zadostovali za zagotovitev neprekinjene povezave med Caprijem in celino. Prvič, nobena od teh storitev se ni opravljala zgodaj zjutraj (tj. med 5.00 in 8.30), v tem delu dneva pa vozači storitve zelo potrebujejo. Drugič, tržne storitve so bile namenjene predvsem turističnemu povpraševanju, saj so se opravljale ob urah dneva, ki niso ustrezale študentom in delavcem. Dejansko je bila večina plovb, ki so jih konkurenti družbe Caremar opravljali vse leto, veljale obveznosti javne službe, kar kaže na to, da jih trg načeloma ne bi zagotovil, če tega ne bi uradno naložili javni organi. Vendar kot je pojasnila Italija, se niti z uvedbo obveznosti javne službe ni zagotovila storitev, dokazuje dejstvo, da so konkurenti družbe Caremar med koncem decembra 2010 in 1. oktobrom 2011 storitve v okviru obveznosti javne službe prenehali opravljati na več poteh, vključno s potjo Capri–Neapelj (glej uvodno izjavo 183(b)). Glede na navedeno Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga;

(c) kar zadeva direktno pot **Ischia–Neapelj**, je družbi Caremar v obdobju 2009–2011 pri opravljanju mešanih storitev s trajektom konkurirala družba Medmar, pri opravljanju potniških storitev s hidrogliserjem pa družba Alilauro. Konkurenčne razmere, ki jih je opisala Italija (glej uvodno izjavo 185(c)), kažejo, da storitve, ki so jih opravljali konkurenti družbe Caremar, niso zadostovale za zadovoljitev javnih potreb lokalnega prebivalstva. Prvič, konkurenti družbe Caremar na tej direktni poti niso zagotavljali nobenih storitev pod tržnimi pogoji, storitve v okviru obveznosti javne službe pa so se opravljale samo poleti (to je veljalo za mešane storitve, ki jih je družba Medmar zagotavljala od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011) ali vsekakor ob drugih urah dneva kot storitve, ki jih je opravljala družba Caremar ([220]). Zato Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza in potniških storitev na tej poti prišlo do nedelovanja trga. Ta ugotovitev velja tudi ob upoštevanju, da bi bila direktna povezava med Ischio in Neapljem kljub različni dolžini potovanja zamenljiva s povezavo s postankom na Procidi ([221]). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 365(d), storitve, ki so jih konkurenti družbe Caremar opravljali na poti Ischia–Procida–Neapelj, dejansko niso zadostovale za zagotovitev zadostnih rednih povezav med Ischio in Neapljem.

(d) kar zadeva pot **Ischia–Procida–Neapelj**, je bila družba Caremar v obdobju 2009–2011 edini prevoznik v pomorskem prometu, ki je na zadevni poti vse leto zagotavljal zadostno število dnevnih (mešanih in potniških) prevoznih storitev. Kar zadeva storitve mešanega prevoza, na zadevni poti nobena ladjarska družba ni opravljala storitev pod tržnimi pogoji vse leto; družba Medmar, ki je bila edina druga družba, ki je na zadevni poti opravljala mešane storitve, jih je namreč opravljala v okviru obveznosti javne službe, po navedbah Italije pa navedene obveznosti javne službe, ki so bile določene ob drugih urah dneva kot obveznosti družbe Caremar, niso bile izpolnjene (glej uvodno izjavo 185(d)). Kar zadeva storitve potniškega prevoza, je edina druga družba, ki je opravljala storitve potniškega prevoza na zadevni poti, družba SNAV, opravljala le eno dnevno plovbo vse leto (vse druge plovbe so bile zgoščene v poletnem obdobju), in sicer tisto z odhodom z Ischie (Casamicciola) ob 9.45 in s Procide ob 10.05. Ta storitev očitno ni zadostovala za zadovoljitev potreb lokalnega prebivalstva po pomorskem prevozu, saj se je opravljala ob času, ki ni ustrezal potrebam dnevnih potnikov (večinoma delavcev in študentov) z Ischie, in je bila le v eno smer.

([220]) Kar zadeva mešane storitve, ki so se opravljale vse leto, je družba Caremar z Ischie storitev opravljala ob 8.45, družba Medmar pa (od 1. oktobra 2011) ob 17.00 poleti in ob 16.35 pozimi; iz Neaplja je družba Caremar storitev opravljala ob 16.05 in 20.25, družba Medmar pa (od 1. oktobra 2011) ob 8.35, 14.10 in 18.30. Kar zadeva potniške storitve, ki so se opravljale vse leto, je družba Caremar iz Neaplja storitev od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 opravljala ob 7.50 in 18.15, družba Alilauro pa od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 ob 9.35 ter od 1. oktobra 2011 ob 7.35 in 20.10; z Ischie je družba Caremar storitve od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 opravljala ob 6.50 in 8.50, družba Alilauro pa od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 z Ischie ni opravljala storitev. Družba Caremar od 1. oktobra 2011, ko je družba Alilauro začela opravljati storitve v okviru obveznosti javne službe od Ischie do Neaplja vse leto, od Ischie do Neaplja ni opravljala storitev potniškega prevoza.

([221]) Kar zadeva mešane storitve s trajektom, se potovanje zaradi postanka na Procidi podaljša za približno 15 minut (potovanje na direktni poti Ischia–Neapelj traja 1 uro in 25 minut). Kar zadeva potniške storitve s hidrogliserjem, se potovanje zaradi postanka na Procidi podaljša za približno 30 minut (potovanje na direktni poti Ischia–Neapelj traja 45 minut).

Nasprotno, kot je navedeno v uvodni izjavi 39(d), je morala družba Caremar od 1. januarja 2009 do 31. septembra 2011 potniške storitve opravljati osemkrat na dan vse leto, od 1. oktobra 2011 pa desetkrat na dan vse leto ob urah dneva, primernih za vozače ([222]), in sicer z dodatnima dvema plovbama v obdobju od 1. junija do 30. septembra ([223]). Zato Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza in potniških storitev na tej poti prišlo do nedelovanja trga;

(e) kar zadeva pot **Ischia–Procida–Pozzuoli**, je družbi Caremar v obdobju 2009–2011 pri opravljanju mešanih storitev s trajekti konkurirala družba Medmar. Konkurenčne razmere, ki jih je opisala Italija (glej uvodno izjavo 185(e)), kažejo, da storitve, ki jih je družba Medmar opravljala s postankom na Procidi, niso zadostovale za zadovoljitev javnih potreb lokalnega prebivalstva, saj so se opravljale zelo omejeno (enkrat na dan vse leto v okviru obveznosti javne službe, z dodatno plovbo z Ischie ob 7.30 v šolskem obdobju pod tržnimi pogoji) in samo zgodaj zjutraj, zaradi česar preostanek dneva ostal nepokrit ([224]). Zato Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju mešanih storitev pomorskega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga;

(f) kar zadeva pot **Ischia–Procida**, Komisija ugotavlja, da družbi Caremar v obdobju 2009–2011 ni bilo treba opravljati nobenih storitev poleg tistih, ki jih je že opravljala na poteh Ischia–Procida–Pozzuoli in Ischia–Procida–Neapelj (glej uvodno izjavo 39(f)). Zato konkurenčnih razmer na tem odseku ni treba oceniti ločeno od konkurenčnih razmer, ki so že opisane v uvodni izjavi 365(d) in (e) v zvezi s povezavama Ischia–Procida–Neapelj in Ischia–Procida–Pozzuoli;

(g) kar zadeva pot **Procida–Pozzuoli**, so družbi Caremar v obdobju 2009–2011 pri opravljanju potniških storitev s hidrogliserjem konkurirale družbe Procida Lines, Gestour in Ippocampo, ki so na zadevni poti opravljale mešane storitve s trajektom. Vendar storitve družbe Caremar in storitve, ki so jih zagotavljali konkurenti družbe Caremar, niso bile zamenljive, saj so plovbe s hidrogliserjem veliko hitrejše od plovb s trajektom (50 minut vožnje s trajektom v primerjavi s 15 minutami vožnje s hidrogliserjem). Sicer pa so se storitve, ki so jih konkurenti družbe Caremar opravljali vse leto, zlasti družbi Gestour in Procida Lines, ker je družba Ippocampo storitve opravljala le poleti, ne glede na stopnjo zamenljivosti potniških storitev in mešanih storitev opravljale ob drugih urah dneva kot storitve, ki jih je opravljala družba Caremar ([225]) (glej uvodno izjavo 185(g)). Zato Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju storitev potniškega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga;

([222]) In sicer iz Neaplja ob **8.50** (9.55 do 1. oktobra 2011), **11.45**, **13.10**, **15.10** in **18.15**. Z Ischie ob **7.30**, **10.10**, **13.05** (ob 12.00 do 1. oktobra 2011), **14.30** (ob 14.15 do 1. oktobra 2011) in **16.30** (ob 16.15 do 1. oktobra 2011).

([223]) In sicer od Ischie do Procide in nato do Neaplja ob **19.35** (z odhodom s Procide ob 20.00) in od Neaplja do Procide in nato do Ischie ob **20.55** (z odhodom s Procide ob 21.30).

([224]) Družba Medmar je od 1. januarja 2009 do 30. septembra 2011 opravljala samo eno storitev po tržnih pogojih, in sicer z Ischie ob **7.30** v šolskem obdobju (od 16. septembra do 14. junija) in dve storitvi v okviru obveznosti javne službe vse leto, in sicer z Ischie (Casamicciola) ob **2.30** in iz Pozzuolija ob **4.10**.

([225]) Družba Caremar je s Procide storitve opravljala vse leto ob 8.25 (od 1. oktobra 2011 ob 8.10), družba Gestour vse leto ob 6.50, 9.30, 11.20, 14.05 (do 30. septembra 2011), 17.05 (do 30. septembra 2011) in 18.55, družba Procida Lines pa ob 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 in 19.15). Družba Caremar je iz Pozzuolija storitve opravljala ob 8.55 (od 1. oktobra 2011 ob 8.50), družba Gestour vse leto ob 6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 15.05 (do 30. septembra 2011), 17.55 (do 30. septembra 2011) in 19.50, družba Procida Lines pa ob 5.05, 7.05, 9.25 (do 30. septembra 2011), 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 in 20.00.

(h) kar zadeva pot **Procida–Neapelj**, sta družbi Caremar v obdobju 2009–2011 pri opravljanju potniških storitev s hidrogliserjem konkurirali družbi SNAV in Medmar. Vendar družba Medmar do 30. septembra 2011 ni opravljala nobenih plovb poleg tistih, ki so se opravljale na poti Ischia–Procida–Neapelj, družba SNAV pa je opravljala le eno plovbo vse leto poleg tistih, ki so se že opravljale na poti Ischia–Procida–Neapelj (s Procide ob 7.35). Od 1. oktobra 2011 je družba Medmar opravljala eno dnevno plovbo poleg tistih, ki so se opravljale na poti Ischia–Procida–Neapelj (iz Neaplja ob 00.20), družba SNAV pa je še naprej opravljala le eno dnevno plovbo vse leto poleg tistih, ki so se že opravljale na poti Ischia–Procida–Neapelj (takrat iz Neaplja ob 12.30). Vse navedene plovbe so se opravljale v okviru obveznosti javne službe in ob drugih urah dneva kot plovbe, ki jih je opravljala družba Caremar ([226]) (glej uvodno izjavo 185(h)). Poleg tega tudi ob upoštevanju storitev, ki sta jih na poti Ischia–Procida–Neapelj opravljali družbi SNAV in Medmar, na zadevni poti noben prevoznik v pomorskem prometu ni opravljal potniških storitev pod tržnimi pogoji vse leto, potniške storitve v okviru obveznosti javne službe, ki sta jih opravljali družbi Medmar in SNAV, pa se niso opravljale v nekaterih delih dneva, ki so pomembni za zagotavljanje povezljivosti dnevnih migrantov (med 6.00 in 7.00 ter med 8.00 in 10.00 s Procide in med 7.00 in 8.00 ter med 17.00 in 18.00 iz Neaplja). Zato Komisija meni, da Italija ni storila očitne napake, ko je menila, da je pri zagotavljanju storitev potniškega prevoza na tej poti prišlo do nedelovanja trga.

(366) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da je obveznost javne službe, določena v podaljšani prvotni pogodbi za opravljanje storitev na navedenih poteh v Neapeljskem zalivu, utemeljena z dejansko javno potrebo po zagotavljanju ozemeljske kontinuitete. Dejansko v času podaljšanj prvotne pogodbe (2009, 2010) tržne sile same (tudi z uvedbo obveznosti javne službe) niso zadostovale za zadovoljitev potreb po javni službi, ki jih je opredelila Italija, v smislu pogostosti, neprekinjenosti in rednosti.

(367) Kar zadeva poti v Pontinskem otočju, kot je navedeno zgoraj (glej uvodno izjavo 34(b)), je družba Caremar do 31. maja 2011 opravljala potniške in mešane storitve na poteh Ponza–Formia, Ponza–Anzio in Formia–Ventotene. Obveznosti javne službe, naložena družbi Caremar na poteh v Pontinskem otočju, so se nanašale na pristanišča, v katerih se opravljajo storitve, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim povezavam, ki se opravljajo v okviru sistema javnih služb, pogostost storitev in najvišje prevoznine, ki se plačajo (glej uvodno izjavo 36(d), (e) in (f) ter uvodne izjave 40 do 44).

(368) Komisija ugotavlja, da sta med 1. januarjem 2009 in 31. majem 2011 potniško storitev na poteh Ponza–Formia, Ponza–Anzio in Formia–Ventotene zagotavljala dva druga gospodarska subjekta, tj. Vetor in/ali SNAP. Vendar kot je pojasnila Italija, storitev družb Vetor in SNAP v smislu neprekinjenosti in rednosti ni bilo mogoče šteti za zamenljive s storitvami, ki jih je zagotavljala družba Caremar (glej uvodno izjavo 186).

(369) Natančneje, družba Vetor je na poti **Ponza–Formia** vse leto opravljala dnevno potniško storitev s hidrogliserjem v okviru obveznosti javne službe; družba Caremar pa je vse leto poleg potniške storitve s hidrogliserjem, ki jo je opravljala enkrat na dan, dvakrat na dan opravljala mešano storitev s plovili (glej uvodno izjavo 36(d)). Storitve, ki jih je opravljala družba Vetor, torej niso zajemale prevoza vozil in tovora (npr. poštnih pošiljk), ki je bil po mnenju Italije nujen za zagotavljanje dnevne povezave s celino za potnike, ki so potovali s svojim vozilom. Kar zadeva potniške storitve, je Italija pojasnila (glej uvodno izjavo 185(a)), da so morala plovila družbe Caremar čez noč ostati na otoku, da bi zagotovila prvo plovbo dneva in dnevno povezavo s celino zaradi študija in dela. Razpoložljivost plovil na otoku čez noč je bila namenjena tudi zagotavljanju pomorskega prevoza na celino, če bi bila potrebna nujna medicinska pomoč, ki je ne bi bilo mogoče zagotoviti s helikopterji. Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti obstajalo nedelovanje trga.

([226]) In sicer od Procide do Neaplja (40 minut vožnje) ob **6.35** in **9.20** (ob 9.25 med 1. oktobrom 2011 in 16. januarjem 2012) ter od Neaplja do Procide (40 minut vožnje) ob **7.30** in **17.45** (ob 17.30 med 1. oktobrom 2011 in 16. januarjem 2012).

(370) Na poti **Ponza–Anzio** je družba Vetor opravljala dnevno potniško storitev s hidrogliserjem pod tržnimi pogoji v visoki sezoni in ob sobotah v nizki sezoni v okviru obveznosti javne službe, družba Caremar pa je opravljala dnevno visokohitrostno storitev potniškega prevoza v visoki sezoni od ponedeljka do sobote ter dve dnevni mešani storitvi vse leto ob nedeljah in praznikih (glej uvodno izjavo 36(e)). Italija je pojasnila (glej uvodno izjavo 185(b)), da je bila obveznost javne službe upravičena na podlagi družbenega in gospodarskega razvoja, njihov cilj pa je bil potnikom z vozili zagotoviti možnost povratnega potovanja od/do Ponze vse leto vsaj ob nedeljah in praznikih (da se na primer omogočijo družinski obiski). Komisija ugotavlja, da storitve, ki jih je opravljala družba Vetor, niso pokrivale potreb po javni službi, kar zadeva prevoz vozil in tovora (npr. poštnih pošiljk). Poleg tega so bile potniške storitve, ki jih je družba Vetor opravljala v visoki sezoni pod tržnimi pogoji, usmerjene predvsem v turistični sektor, prisotnost družbe Caremar pa je bila namenjena pokrivanju prometa za prebivalce, tudi z zagotavljanjem dostopnih prevoznin. Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti obstajalo nedelovanje trga.

(371) Na poti **Formia–Ventotene** je družba Vetor v okviru obveznosti javne službe enkrat na dan opravljala potniško storitev s hidrogliserjem v nizki sezoni in eno dodatno plovbo vsak ponedeljek v visoki sezoni; družba SNAP je v visoki sezoni opravljala eno dnevno potniško storitev s hidrogliserjem pod tržnimi pogoji. Nasprotno je družba Caremar vse leto dvakrat dnevno opravljala mešane storitve ([227]), dvakrat na dan pa potniške storitve (glej uvodno izjavo 36(f)). Storitve, ki sta jih opravljali družbi Vetor in SNAP, niso pokrivale potreb po javni službi, kar zadeva prevoz vozil in tovora (npr. poštnih pošiljk), kar zadeva potniški prevoz, pa zaradi omejene pogostosti in rednosti niso zadostovale za zagotovitev kontinuitete s celino. Kot je pojasnila Italija (glej uvodno izjavo 185(c)), so storitve družbe Caremar prebivalcem omogočile potovanje na celino zaradi dela ali študija. Ker so plovila družbe Caremar na otoku ostala čez noč, so zagotavljala pomorski prevoz na celino, kadar je bila potrebna nujna medicinska pomoč. Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ker je menila, da je na tej poti obstajalo nedelovanje trga.

Najmanj škodljiv pristop

(372) Komisija ugotavlja, da se je Italija zaradi načrtovane privatizacije družbe Caremar in da bi zagotovila neprekinjenost javne službe, ki se je izvajala na podlagi prvotne pogodbe, odločila podaljšati prvotno pogodbo brez sprememb (razen spremembe v metodologiji za izračun nadomestila, ki se uporablja od leta 2010 dalje).

(373) Komisija se strinja, da povpraševanja uporabnikov ne bi bilo mogoče zadovoljiti le z uporabo obveznosti javne službe brez nadomestila, ki je bila naložena konkurentom družbe Caremar za zadevne poti. Dejansko iz zgoraj navedenih razlogov (uvodne izjave 262 do 265) sistem obveznosti javne službe, ki je veljal v Neapeljskem zalivu, nikakor ni bil primerljiv z obveznostmi javne službe, ki so bile naložene družbi Caremar na podlagi podaljšane prvotne pogodbe. Spomniti je treba, da so konkurenti družbe Caremar (razen družb Gestour in Procida Lines) med koncem decembra 2010 in 1. oktobrom 2011 prenehali opravljati storitve v okviru obveznosti javne službe brez nadomestila. Brez družbe Caremar se na večini poti v Neapeljskem zalivu storitve ne bi opravljale (glej uvodno izjavo 183(b)). Kar zadeva poti v Pontinskem otočju, Komisija ugotavlja, da ponudba, ki so jo zagotovili drugi gospodarski subjekti na poteh, ni izpolnjevala (vseh) zahtev glede rednosti, neprekinjenosti, zmogljivosti in cene ter da večina (če ne vse) poti, zlasti v nizki sezoni, ustvarja izgubo, tako da se na njih storitve brez nadomestila za javno službo verjetno sploh ne bi opravljale. Komisija tudi priznava, da je bilo ob upoštevanju postopka privatizacije družbe Caremar podaljšanje prvotne pogodbe edini način, da se zagotovi neprekinjenost javne službe do privatizacije družbe Caremar.

Sklepna ugotovitev

(374) Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za opravljanje katerih je pooblastila družbo Caremar, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena na poteh, opredeljenih v uvodni izjavi 365 ter uvodnih izjavah 367 do 371. Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012, so torej odpravljeni.

([227]) Ob ponedeljkih štirikrat na dan.

9.3.2 *Potreba po aktu o pooblastitvi, ki določa obveznosti javne službe in načine izračuna nadomestila*

(375) Kot je določeno v oddelku 2.3 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, pojem storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU pomeni, da je zadevno podjetje pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več uradnih aktov.

(376) Ti akti določajo zlasti: (a) konkretno naravo obveznosti javne službe in njeno trajanje, (b) zadevno podjetje in ozemlje, (c) vrsto vseh izključnih pravic, (d) parametre za izračun, spremljanje in pregled nadomestila ter (e) ureditve za preprečitev vsakršnega čezmernega nadomestila in njegovo izterjavo.

(377) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012 izrazila dvome o tem, da akt o pooblastitvi vključuje celovit opis narave obveznosti javne službe, za katere je bila v obdobju podaljšanja pooblaščena družba Caremar. Komisija je kljub temu tudi opozorila, da se lahko različni elementi pooblastitve navedejo v več aktih, ne da bi se pri tem dvomilo o ustreznosti opredelitve obveznosti. V obdobju podaljšanja je akt o pooblastitvi družbe Caremar vključeval prvotno pogodbo (kakor je bila spremenjena in sčasoma podaljšana), sklep deželne vlade št. 548 z dne 1. aprila 2007 o opredelitvi obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar v smislu vrste plovil, pogostosti in voznih redov do 30. septembra 2011, sklep deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011 o opredelitvi obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar v smislu vrste plovil, pogostosti in voznih redov od 1. oktobra 2011 do 15. januarja 2012, ter sklep deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011 o opredelitvi obveznosti javne službe, naloženih družbi Caremar v smislu vrste plovil, pogostosti in voznih redov od 16. januarja 2012 do 31. julija 2012 (glej uvodni izjavi 36 in 38), vrsto *ad hoc* sklepov Italije, sklep št. 111/2007 in zakon št. 166/2009.

(378) Glede na navedeno Komisija najprej ugotavlja, da se je podaljšana prvotna pogodba, ki pomeni akt o pooblastitvi družbe Caremar, še naprej v celoti uporabljala do 31. julija 2012 (glej uvodno izjavo 348).

(379) V skladu s podaljšano prvotno pogodbo so v petletnih načrtih določeni poti in pristanišča, kjer je treba zagotavljati storitve, vrsta in zmogljivost plovil, ki naj bi se uporabljala za zadevne pomorske povezave, pogostost storitve ter prevoznine, ki naj bi se plačevale, vključno s subvencioniranimi prevozninami, zlasti za prebivalce otoških regij. Komisija ugotavlja, da je dežela Kampanija leta 2007, tj. pred prvim podaljšanjem prvotne pogodbe, s sklepom deželne vlade št. 548 z dne 1. aprila 2007 sprejela petletni načrt za obdobje 2007–2011, ki se je do 30. septembra 2011 še naprej uporabljal brez sprememb glede obsega obveznosti javne službe. Navedeni načrt se je zato uporabljal ob prvem podaljšanju prvotne pogodbe (decembra 2008), drugem podaljšanju prvotne pogodbe (septembra 2009) in tretjem podaljšanju prvotne pogodbe (avgusta 2010). Dežela Kampanija je petletni načrt za obdobje 2011–2015 sprejela s sklepom deželne vlade št. 443 z dne 9. avgusta 2011, kakor je bil spremenjen s sklepom deželne vlade št. 857 z dne 30. decembra 2011, ki je zajemal obdobje od 1. oktobra 2011 do konca leta 2015. Petletni načrt za obdobje 2011–2015 se je brez sprememb uporabljal za obdobje, zajeto s podaljšano prvotni pogodbo, od 1. oktobra 2011 do njegovega izteka 31. julija 2012. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da so bile obveznosti javne službe, ki jih je morala družba Caremar izpolnjevati v obdobju podaljšanja, dovolj jasno opredeljene.

(380) Komisija je že v uvodnih izjavah 239 in 240 sklepa o začetku postopka iz leta 2011 ugotovila, da so bila merila, potrebna za izračun zneska nadomestila, določena vnaprej in jasno opisana. Zlasti za leto 2009 prvotna pogodba (glej uvodni izjavi 48 in 52) vsebuje celovit in natančen seznam stroškovnih elementov, ki jih je treba upoštevati, ter metodologijo za izračun donosa vloženega kapitala za gospodarski subjekt. Za obdobje od 1. januarja 2010 do 31. decembra 2012 je ustrezna metodologija določena v sklepu št. 111/2007 (glej uvodno izjavo 53). Natančneje, v sklepu št. 111/2007 so podrobno opisani stroškovni elementi, ki so se upoštevali, in donos na vloženi kapital. S podaljšano prvotno pogodbo se je zagotovilo, da je nadomestilo temeljilo na dejanskih stroških in prihodkih, nastalih pri opravljanju javne službe. Tako bi se čezmerna nadomestila lahko odkrila in zlahka preprečila. Država bi nato po potrebi čezmerno nadomestilo izterjala od družbe Caremar.

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

9.3.3 *Trajanje obdobja pooblastitve*

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

(383) Komisija ugotavlja, da so bila podaljšanja prvotne pogodbe potrebna za zagotovitev neprekinjenosti javne storitve do zaključka privatizacije.

(384) Glede na to, da je bilo trajanje podaljšanj prvotne pogodbe utemeljeno s potrebo po privatizaciji družbe Caremar in da zaradi navedenih podaljšanj obdobje pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena ni preseglo obdobja, potrebnega za amortizacijo plovil, ki jih družba Caremar uporablja za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena (ki lahko presega 25 let), Komisija ugotavlja, da je podaljšana prvotna pogodba skladna s točko 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

9.3.4 *Skladnost z Direktivo 2006/111/ES*

(385) V skladu s točko 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 bo „[p]omoč […] veljala za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) Pogodbe samo, kadar podjetje, če je primerno, spoštuje Direktivo 2006/111/ES o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij ([228])".

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

(387) Italija je potrdila, da je bila družba Caremar dejavna le na področju opravljanja javnih storitev na podlagi prvotne pogodbe. Zato se družba Caremar ne šteje za „podjetje, za katero se zahtevajo ločeni računi" v skladu z Direktivo 2006/111/ES ([229]), zahteve glede preglednosti iz člena 1(2) Direktive 2006/111/ES pa se ne uporabljajo, saj se nanašajo le na podjetja, ki poleg storitev splošnega gospodarskega pomena, za katere je podjetje pooblaščeno, opravljajo tudi druge dejavnosti.

(388) Kar zadeva zahteve glede preglednosti iz člena 1(1) Direktive 2006/111/ES, Komisija ugotavlja, da iz podaljšane prvotne pogodbe jasno izhajata znesek javnih sredstev, ki so jih javni organi dali na voljo družbi Caremar, in dejanska poraba teh javnih sredstev.

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

([229]) Na podlagi člena 2(1)(d) Direktive 2006/111/ES „podjetje, za katero se zahtevajo ločeni računi" pomeni katero koli podjetje s posebnimi ali izključnimi pravicami, ki mu jih je odobrila država članica v skladu s členom 86(1) [106(1)] Pogodbe, oziroma je pooblaščeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s členom 86(2) [106(2)] Pogodbe, v zvezi s temi storitvami prejema nadomestilo za javne storitve v kateri koli obliki ter ob tem opravlja druge dejavnosti.

(389) Zato Komisija meni, da je točka 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjena in da se točka 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 uporablja.

9.3.5 *Znesek nadomestila*

(390) V točki 21 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je navedeno, da „[z]nesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za kritje neto stroškov ([230]) izpolnjevanja obveznosti javne storitve, vključno z zmernim dobičkom“.

(391) V obravnavanem primeru, zlasti kar zadeva podaljšanje prvotne pogodbe, ker nadomestilo pomeni nezakonito pomoč, ki je bila dodeljena pred začetkom njene veljavnosti, je v točki 69 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 izrecno določeno, da za namene ocene državne pomoči uporaba metodologije za določitev neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti, v skladu s točko 24 zadevnega okvira ni potrebna. Namesto tega se lahko uporabijo druge metode za izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kot je metodologija na podlagi razporeditve stroškov. V skladu s to metodologijo bi se neto stroški izračunali kot razlika med stroški in prihodki imenovanega izvajalca pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, kot je določeno in predvideno v aktu o pooblastitvi. V točkah 28 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je podrobneje opisano, kako je treba to metodologijo uporabljati.

(392) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz let 2011 in sklepu o razširitvi iz leta 2012 izrazila dvom glede 6,5-odstotne premije za tveganje, ki se je uporabljala od leta 2010. Dvomila je zlasti, ali ta premija izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da se na prvi pogled zdi, da družba Caremar ni prevzemala tveganj, ki so običajno povezana z opravljanjem takih storitev. Natančneje, stroškovni elementi za namene izračuna nadomestila vključujejo vse stroške, povezane z zagotavljanjem storitve, upoštevane pa so tudi na primer spremembe v stroških goriva. Komisija je zato v tej fazi menila, da je družba Caremar morda prejela čezmerno nadomestilo.

(393) Kar zadeva raven razumnega dobička, Komisija ugotavlja, da je bil donos kapitala izračunan na podlagi 6,5-odstotne premije za tveganje z uporabo formule za tehtano povprečje stroškov kapitala ([231]). Kot je bilo že ugotovljeno (glej uvodno izjavo 280), je ta premija za tveganje povsem v skladu s 6,4-odstotno premijo za tveganje, ki jo je država članica določila za zadevni sektor z uporabo makroekonomskih analiz.

(394) Poleg tega je Komisija primerjala 6,5-odstotni donos vloženega kapitala, ki je bil uporabljen za družbo Caremar, z mediano donosa kapitala, ki ga je referenčna skupina ustvarila v letih 2008 in 2011 (leta pred ločenimi pooblastitvami družbe Caremar). Referenčno skupino so sestavljali izbrani trajektni prevozniki, ki so zagotavljali pomorske povezave znotraj Italije ali med Italijo in drugimi državami članicami ([232]), ki jih Komisija šteje za dovolj reprezentativne za razmere na trgu. Analiza kaže, da je donos vloženega kapitala, ki je bil uporabljen za družbo Caremar, podoben mediani donosa, ki so ga ustvarile družbe v referenčni skupini. Zato je bil 6,5-odstotni donos kapitala, ki ga je bilo mogoče predvideti, skladen s tveganji, ki jih je imela družba pri izvajanju javne službe na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe.

([230]) V tem okviru neto stroški pomenijo neto stroške, kot so določeni v skladu s točko 25 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ali stroške, od katerih se odštejejo prihodki, kadar metodologije za neto stroške, do katerih ni mogoče priti, ni mogoče uporabiti.

([231]) S premijo za tveganje, ki se je prištela netvegani obrestni meri, se je dobila vrednost stroškov tveganega kapitala, ki je potrebna za določitev stopnje donosa kapitala, izračunane na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala.

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

(395) Kar zadeva vprašanje, ali ta premija odraža raven tveganja, ki ga nosi družba Caremar pri opravljanju storitev splošnega gospodarskega pomena, Komisija ugotavlja, da bi se lahko razlike v cenah goriva upoštevale le z morebitno letno prilagoditvijo zgornje meje prevoznine Zato izračun nadomestila ni nujno zajemal zvišanja cen goriva, če se to zvišanje ne bi odražalo v višjih prevozninah. To potrjuje dejstvo, kot je prikazano v preglednici 12, da je družba Caremar v letih 2011 in 2012 prejela prenizko nadomestilo zaradi znatnega povečanja stroškov goriva in zmanjšanja potniškega prometa zaradi gospodarske krize v navedenih letih. Zato je bila družba Caremar v zadevnem obdobju izpostavljena tveganjem, ki ji v praksi niso omogočala nobene stopnje dobička.

(396) Komisija ugotavlja, da so v predloženem sklepu št. 111/2007 upoštevane nekatere tržne vrednosti, ki se uporabljajo v sektorju pomorske kabotaže. V njem so določeni upravičeni stroški za namene obveznosti javne službe ter načela za izračun stopnje donosa kapitala na podlagi informacij, pogojev in tveganj, pomembnih za ta sektor.

(397) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da je 6,5-odstotni donos na kapital razumen.

(398) V zvezi s tem je Komisija na podlagi računovodskih izkazov po posameznih poteh, ki jih je predložila Italija in so združeni v preglednici 12, preverila, da za obdobja od leta 2009 do julija 2012 (prvotna pogodba) dejansko nadomestilo za javno službo, izplačano družbi Caremar, ni preseglo upravičenega nadomestila, vključno s 6,5-odstotnim donosom kapitala. Rezultati poslovanja družbe Caremar, kot so bili revidirani za celotno obdobje (2009–2012), dejansko kažejo negativen rezultat:

Preglednica 12

Neto stroški javne službe, ki jo je družba Caremar opravljala v obdobju 2009–2012

(v EUR)

Družba Caremar	2009	2010	2011	2012	Skupna vsota
Skupni prihodki	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– skupni stroški	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– amortizacija	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= neto stroški javne službe	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ donos kapitala (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= upravičeno do nadomestila	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ dejansko nadomestilo	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= čezmerno/ prenizko nadomestilo	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) Države članice morajo v skladu s točko 49 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 zagotoviti, da zaradi nadomestila, dodeljenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, podjetja ne prejmejo čezmernega nadomestila (kot je opredeljeno v točki 47 navedenega okvira). Med drugim morajo države članice na zahtevo Komisije predložiti dokaze. Izvajati morajo tudi redna preverjanja ali zagotoviti izvajanje takih preverjanj ob koncu obdobja pooblastitve, vsekakor pa ne manj pogosto kot na tri leta. Tako se zagotovi, da znesek nadomestila ne presega neto stroškov storitve (h katerim se načeloma prišteje donos kapitala).

(400) Italija je na zahtevo Komisije potrdila, da je bil znesek nadomestila, dodeljenega družbi Caremar, preverjen v skladu s sklepom št. 111/2007, ki določa mehanizem preverjanja ob koncu vsakega triletnega regulativnega obdobja za proračunska leta 2010, 2011 in 2012 (do 1. avgusta 2012). Poleg tega je navedla, da je bilo zaradi preglednosti in odgovornosti preverjeno tudi proračunsko leto 2009, čeprav se sklep št. 111/2007 še ni uporabljal. Italija je po teh preverjanjih odkrila prenizko nadomestilo, kot je prikazano v preglednici 12.

(401) Glede na navedeno Komisija meni, da navedeni ukrepi zadostujejo za preprečevanje in odkrivanje morebitnih čezmernih nadomestil. Zato znesek nadomestila, dodeljenega družbi Caremar med podaljšanjem prvotne pogodbe, v skladu z oddelkom 2.8 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ni privedel do čezmernega nadomestila.

9.3.6 *Prednostni privez*

(402) Člen 19-ter, odstavek 21, zakona št. 166/2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Caremar. Če družbe, pooblaščene za obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi dejansko morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za potrošnike. Redni vozni redi so dejansko potrebni za zadovoljevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Poleg tega je prednostni privez potreben za zagotovitev, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe.

(403) Glede na navedeno Komisija meni, da je bil ta ukrep družbi Caremar dodeljen, da bi lahko izvajala obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej oddelek 9.3.1). Poleg tega je Italija potrdila, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se opravljajo v okviru sistema javne službe.

(404) Komisija je že podrobno ocenila združljivost storitve splošnega gospodarskega pomena in povezanega nadomestila za družbo Caremar med podaljšanjem prvotne pogodbe (glej oddelke 9.3.1 do 9.3.5). Zato meni, da lahko oceno združljivosti prednostnega priveza omeji na ugotavljanje, ali bi iz tega ukrepa lahko izhajalo prekčezmerno nadomestilo ali ne.

(405) Komisija meni, da bi bila morebitna denarna prednost pri prednostnem privezu omejena (glej uvodno izjavo 225). Zato bi bilo tudi tveganje čezmernega nadomestila, ki izhaja iz ukrepa, omejeno. Če bi se s tem ukrepom zmanjšali stroški poslovanja ali povečali prihodki izvajalca javne službe, bi bili ti učinki v celoti razvidni v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. Zato so pregledi čezmernega nadomestila, ki so se uporabljali za družbo Caremar, kot je opisano v oddelku 9.3.5, ustrezni tudi za odkrivanje morebitnega čezmernega nadomestila, ki izhaja iz prednostnega priveza.

(406) Komisija torej ugotavlja, da je prednostni privez, ki je bil neločljivo povezan z javno službo, ki jo je družba Caremar izvajala med podaljšanjem prvotne pogodbe, združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

9.3.7 *Sklepna ugotovitev o združljivosti*

(407) Komisija na podlagi ocene iz uvodnih izjav 347 do 406 ugotavlja, da je nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar za opravljanje pomorskih storitev na podlagi podaljšane prvotne pogodbe v Neapeljskem zalivu v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 in v Pontinskem otočju od 1. januarja 2009 do 31. maja 2011, skupaj s prednostnim privezom v skladu z veljavnimi pogoji okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in je zato združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106 PDEU.

10. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(408) Na podlagi navedene ocene je Komisija sklenila, da je nadomestilo za javno službo, dodeljeno družbi Caremar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU. Ker je prednostni privez neločljivo povezan z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena s strani družbe Caremar, je ta ukrep tudi združljiv z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU.

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

— nadomestilo, dodeljeno družbi Caremar za opravljanje pomorskih storitev na podlagi nove pogodbe o izvajanju javne službe za obdobje od 16. julija 2015 do 15. julija 2024 v svežnju z dejavnostmi družbe Caremar in prednostnim privezom družbi Caremar, ker izpolnjuje vsa štiri merila iz sodbe Altmark;

— morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti s strani družbe Caremar, saj družba Caremar teh sredstev ni uporabila za navedeni namen;

— davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Caremar in možnost uporabe sredstev sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu št. 163/2010 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nadomestilo družbi Caremar in prednostni privez za opravljanje pomorskih storitev na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe za obdobje od 1. januarja 2009 do 31. julija 2012 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Italija je dodelila pomoč družbi Caremar v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Ta pomoč je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Dodelitev nove pogodbe o izvajanju javne službe za obdobje od 16. julija 2015 do 15. julija 2024, vključno z nadomestilom za javno službo, izplačanim na podlagi te pogodbe, v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Caremar in prednostnim privezom, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 3

Družba Caremar ni izkoristila možnosti začasne uporabe finančnih sredstev, ki so že bila dodeljena za nadgradnjo in posodobitev flote, za pokritje nujnih likvidnostnih potreb, kot je določeno z zakonom št. 163/2010. Zato ta ukrep ne pomeni državne pomoči družbi Caremar v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 4

Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije družbe Caremar, kot so določene z zakonom št. 163/2010, ne pomenijo državne pomoči družbi Caremar in njenemu pridobitelju v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 5

Možnost uporabe sredstev sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena z zakonom št. 163/2010, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 8. julija 2024

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
izvršna podpredsednica