ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2020/1412

ze dne 2. března 2020

o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Tirrenia di Navigazione a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione

(oznámeno pod číslem C(2020) 1110)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 5. října 2011 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení s ohledem na různá opatření, která přijala Itálie ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia ([2]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2011“). Šetření se týkalo mimo jiné vyrovnávacích plateb poskytovaných společnosti Tirrenia di Navigazione (dále jen „Tirrenia“) za provozování řady námořních tras od 1. ledna 2009 a procesu privatizace (viz oddíl 2.3.3), v jehož důsledku získala obor podnikání společnosti Tirrenia (viz také 27. bod odůvodnění) společnost Compagnia Italiana di Navigazione (dále jen „CIN“).

(2) Rozhodnutí z roku 2011 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k předmětným opatřením.

(3) Co se týká opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, Komise obdržela připomínky od společností Tirrenia v mimořádné správě, Pan Med Lines (dále jen „Pan Med“), CIN a Grandi Navi Veloci (na niž se odkazuje také jako na „GNV“) (viz oddíl 5). Tyto připomínky předala Itálii, která měla možnost se k nim vyjádřit. Itálie připomínky nepodala.

(4) Dne 10. ledna 2012 oznámily italské orgány formálně (údajně z důvodu právní jistoty) návrh smluv o veřejné službě (dále jen „úmluvy“), které budou uzavřeny s budoucími nabyvateli oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar a na jejichž základě bude těmto nabyvatelům vyplacena vyrovnávací platba. Dne 24. ledna 2012, 4. února 2012 a 3. července 2012 si Komise vyžádala od italských orgánů doplňkové informace o oznámených opatřeních. Tyto informace italské orgány poskytly dopisy ze dne 9. února 2012, 11. května 2012 a 19. července 2012. Dopisem ze dne 19. července 2012 italské orgány Komisi rovněž sdělily, že o den dříve byla podepsána nová úmluva mezi italským státem a společností CIN.

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

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

([3]) Státní podpora – Italská republika – Státní podpora SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Státní podpora společnostem bývalé skupiny Tirrenia Group (potenciální státní podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby a potenciální podpora v souvislosti s privatizací) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18).

(5) Dne 7. listopadu 2012 rozšířila Komise vyšetřovací řízení (viz oddíl 2.2) mimo jiné na i) nezákonné prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia a ii) vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb vyplácenou společnosti CIN podle nové úmluvy uzavřené italským státem. Pozměněnou verzi ([4]) zmíněného rozhodnutí přijala Komise dne 19. prosince 2012 (dále jen „rozhodnutí z roku 2012“).

(6) Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([5]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k předmětným opatřením.

(7) Co se týká opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, Komise obdržela připomínky od společností CIN, Tirrenia v mimořádné správě a Pan Med (viz oddíl 5). Tyto připomínky předala Itálii, která měla možnost se k nim vyjádřit. Itálie připomínky nepodala.

(8) Dne 5. října 2012 zadala Komise společnosti Ecorys Netherlands BV provedení odhadu tržní hodnoty příslušných aktiv společnosti Tirrenia určených k prodeji (viz oddíl 2.3.3.5), a to na základě dvou alternativních scénářů. Společnost Ecorys předložila závěrečnou zprávu dne 4. září 2013 (dále jen „zpráva společnosti Ecorys“). Komise předala tuto zprávu Itálii dne 27. září 2013. Itálie podala připomínky ke zprávě společnosti Ecorys, včetně vlastního ocenění, které provedl její nezávislý znalec, společnost Banca Profilo, dopisem ze dne 17. prosince 2013.

(9) Rozhodnutím ze dne 22. ledna 2014 (dále jen „rozhodnutí z roku 2014“) ([6]) ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se různých opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar. Opravný prostředek, které proti rozhodnutí podaly společnost Saremar a dotyčný region, Tribunál v roce 2017 zamítl ([7]).

(10) Dne 12. února 2016, 29. května 2018, 18. září 2018, 10. října 2018 a 22. listopadu 2018 podala Komisi připomínky společnost Grimaldi Euromed S.p.A. (dále jen „Grimaldi“), jak je popsáno v oddíle 6. Na žádost společnosti Grimaldi se útvary Komise sešly dne 17. července 2018 rovněž s právním zástupcem společnosti.

(11) Dne 25. ledna 2018, 29. března 2018 a 31. srpna 2018 si Komise vyžádala od italských orgánů další informace. Italské orgány poskytly tyto informace dne 26. dubna 2018, 31. května 2018, 2. listopadu 2018 a 11. prosince 2018. Dne 23. a 24. ledna 2019 se útvary Komise sešly v Římě s italskými orgány. V následujících měsících poskytly italské orgány doplňující informace, které si Komise vyžádala na této schůzce.

(12) Toto rozhodnutí se týká pouze možných opatření podpory pro společnosti Tirrenia a CIN, jak je uvedeno v 31. bodě odůvodnění. Všechna ostatní opatření, jichž se týkala rozhodnutí z roku 2011 a 2012, jsou předmětem zvláštního šetření ve věcech SA.32014, SA.32015 a SA.32016, a toto rozhodnutí se na ně proto nevztahuje. Tato zbývající opatření se konkrétně týkají ostatních společností v bývalé skupině Tirrenia.

2. SOUVISLOSTI A POPIS OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

2.1 Obecný rámec

2.1.1 *Původní úmluvy*

(13) Skupinu Tirrenia vlastnil tradičně italský stát prostřednictvím společnosti Fintecna ([8]) a původně v ní bylo šest společností: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tyto společnosti poskytovaly služby námořní dopravy na základě samostatných smluv o poskytování veřejné služby, které uzavřely s italským státem v roce 1991 na dobu dvaceti let od ledna 1989 do prosince 2008 (dále jen „původní úmluvy“). Společnost Fintecna vlastnila 100 % základního kapitálu společnosti Tirrenia, která zase zcela vlastnila regionální společnosti Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar. Společnost Adriatica, která provozovala řadu tras mezi Itálií a Albánií / Chorvatskem / Řeckem / Černou Horou, se v roce 2004 spojila se společností Tirrenia.

([4]) Všechny změny se týkaly opatření ve prospěch společnosti Saremar.

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

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

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

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

(14) Účelem těchto smluv o veřejné službě bylo zajistit pravidelnou a spolehlivou námořní dopravu většinou z pevninské Itálie na Sicílii, Sardinii a další, menší italské ostrovy. Za tímto účelem poskytoval italský stát finanční podporu ve formě dotací vyplacených přímo každé ze společností ve skupině Tirrenia.

(15) Společnost Tirrenia poskytuje služby námořní dopravy na řadě kombinovaných tras (cestující, osobní a nákladní automobily) a rovněž na některých nákladních linkách, většinou mezi pevninskou Itálií a Sardinií, Sicílií a ostrovy Tremiti a také mezi Sardinií a Sicílií. Přesné trasy, jichž se to týká, jsou popsány níže.

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

(17) Během fáze vyšetřování italské orgány požádaly, aby bylo řízení týkající se skupiny Tirrenia rozděleno tak, aby bylo možno upřednostnit konečné rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia. Důvodem této žádosti byl záměr italských orgánů skupinu privatizovat, a to počínaje společností Tirrenia, a jejich úmysl urychlit řízení s ohledem na dotčenou společnost.

(18) Komise žádosti italských orgánů vyhověla a rozhodnutím Komise 2001/851/ES ([9]) řízení zahájené s ohledem na podporu poskytovanou společnosti Tirrenia ukončila (dále jen „rozhodnutí z roku 2001“). Podpora byla prohlášena za slučitelnou s výhradou určitých závazků, které italské orgány přijaly.

(19) Rozhodnutím Komise 2005/163/ES ([10]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2004“), jež bylo přijato dne 16. března 2004, prohlásila Komise vyrovnávací platbu, kterou Itálie poskytovala ostatním společnostem ve skupině Tirrenia kromě společnosti Tirrenia ([11]), za částečně slučitelnou s vnitřním trhem, částečně slučitelnou s výhradou dodržení řady závazků italských orgánů a částečně neslučitelnou s vnitřním trhem. Rozhodnutí vycházelo z účetních údajů za období od roku 1992 do roku 2001 a obsahovalo určité podmínky, jež měly zajistit slučitelnost vyrovnávací platby během celé doby platnosti původních úmluv.

(20) Rozsudkem ze dne 4. března 2009 ve věcech T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ([12]) (dále jen „rozsudek z roku 2009“) Tribunál rozhodnutí z roku 2004 zrušil. Tímto rozhodnutím není dotčeno probíhající řízení po vynesení rozsudku z roku 2009.

2.1.2 *Prodloužení původních úmluv*

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

(22) V článku 19b legislativního nařízení č. 135 ze dne 25. září 2009 (změněného na zákon č. 166 ze dne 20. listopadu 2009, dále jen „zákon z roku 2009“) bylo stanoveno, že vzhledem k privatizaci společností ve skupině Tirrenia bude vlastnictví regionálních společností (vyjma společnosti Siremar) převedeno z mateřské společnosti Tirrenia bezplatně takto:

1) společnost Caremar na region Kampánie. Region Kampánie následně převede na region Lazio fungující podnik ([13]), který bude od tohoto okamžiku provozovat samostatně dopravní spojení s Pontinskými ostrovy pod názvem Laziomar;

2) společnost Saremar na region Sardinie;

3) společnost Toremar na region Toskánsko.

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

([10]) Rozhodnutí Komise ze dne 16. března 2004 o státní podpoře poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 53, 26.2.2005, s. 29).

([11]) Konkrétně: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar.

([12]) Rozsudek ve spojených věcech Tirrenia di Navigazione v. Komise, T-265/04, T-292/04 a T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([13]) K tomuto převodu došlo formálně dne 1. června 2011.

(23) Zákon z roku 2009 rovněž uváděl, že do 31. prosince 2009 mají být mezi italským státem a společnostmi Tirrenia a Siremar sjednány nové „úmluvy“. Regionální služby budou obdobně zakotveny v návrhu „smluv o veřejné službě“, jež mají společnosti Saremar, Toremar a Caremar sjednat s regionálními orgány do 31. prosince 2009 (se Sardinií a Toskánskem) resp. 28. února 2010 (s Kampánií a Laziem). Návrh nových úmluv / zakázek na veřejné služby bude předmětem nabídkového řízení společně se samotnými společnostmi a po dokončení privatizace každé z těchto společností budou podepsány s příslušnými nabyvateli ([14]).

(24) Za tímto účelem zákon z roku 2009 dále prodloužil původní úmluvy (včetně úmluvy týkající se společnosti Tirrenia) na období od 1. ledna 2010 do 30. září 2010.

(25) Zákon z roku 2009 rovněž uváděl pevně stanovené stropy roční vyrovnávací platby za provozování služeb platné od roku 2010 (po prodloužení původních úmluv i na základě nových úmluv a zakázek na veřejné služby) v celkové výši 184 942 251 EUR, a sice následovně:

Tabulka 1

Stropy vyrovnávací platby od roku 2010

Společnost	Maximální roční vyrovnávací platba (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Z toho částka ve výši 19 839 226 EUR od Kampánie a částka ve výši 10 030 606 EUR od Lazia.

(26) Článek 1 zákona č. 163 ze dne 1. října 2010 (přeměňujícího legislativní nařízení č. 125 ze dne 5. srpna 2010, dále jen zákon z roku 2010“) stanovil další prodloužení původních úmluv (včetně úmluvy týkající se společnosti Tirrenia) na období od 1. října 2010 do dokončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

2.1.3 *Privatizace společnosti Tirrenia a uzavření nové úmluvy*

(27) V září 2010 bylo zahájeno nabídkové řízení (viz oddíl 2.3.3) s cílem nalézt kupujícího pro obor podnikání společnosti Tirrenia spolu s novou úmluvou týkající se poskytování služeb námořní dopravy po dobu osmi let výměnou za vyrovnávací platbu za veřejné služby. V této souvislosti se odkazuje na obor podnikání společnosti Tirrenia místo na společnost Tirrenia, neboť nabídkové řízení se týkalo pouze těchto aktiv a smluv nezbytných k plnění závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě, která měla být uzavřena s nabyvatelem. Zbývající aktiva společnosti Tirrenia, která se používala k jiným účelům (jako jsou lodě, nemovitosti a umělecká díla), měla být prodána zvlášť. Nabídkové řízení se netýkalo ani pasiv společnosti Tirrenia, takže na nabyvatele nebyly převedeny žádné dluhy, které společnosti Tirrenia vznikly do dne prodeje. K tomuto datu existuje společnost Tirrenia v mimořádné správě jako samostatný subjekt, hlavním účelem je však její likvidace po vyplacení věřitelů.

(28) Na základě úspěšné nabídky v nabídkovém řízení podepsala společnost CIN dne 25. července 2011 smlouvu o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia. Nová úmluva mezi italským státem a společností CIN byla podepsána dne 18. července 2012. Na tomto základě přešlo dne 19. července 2012 vlastnictví oboru podnikání společnosti Tirrenia ze státu na společnost CIN.

([14]) Čl. 19b odst. 10 zákona z roku 2009.

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

(29) Předmětem formálního vyšetřovacího řízení, které bylo zahájeno rozhodnutími z roku 2011 a 2012 (viz též oddíl 3), jsou tato opatření:

a) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu na základě prodloužení původních úmluv (*opatření č. 1*);

b) nezákonné prodloužení podpory na záchranu společností Tirrenia a Siremar (*opatření č. 2*);

c) privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia ([15]) (*opatření č. 3*);

d) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu na základě budoucích úmluv / zakázek na veřejné služby (*opatření č. 4*);

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

f) opatření stanovená v zákoně z roku 2010 (přeměňujícím legislativní nařízení č. 125/2010) (*opatření č. 6*);

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

(30) Rozhodnutím z roku 2014 uzavřela Komise formální vyšetřovací řízení, co se týká opatření přijatých regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar, uvedených výše jako opatření č. 7, vyjma jednoho opatření ([16]).

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

(31) Toto rozhodnutí se týká pouze opatření č. 1 až 6 uvedených v 29. bodě odůvodnění. Tato opatření jsou podrobněji popsána v následujících oddílech.

2.3.1 *Prodloužení původní úmluvy mezi státem a skupinou Tirrenia*

2.3.1.1 Závazky veřejné služby

(32) Článek 1 původní úmluvy se společností Tirrenia stanovil pětileté plány s podrobným popisem přístavů, které mají být obsluhovány, typu plavidel, jež se mají používat, a požadované četnosti služeb, jejichž poskytováním byla společnost Tirrenia pověřena.

(33) Itálie Komisi informovala, že se poslední pětiletý plán přijatý pro společnost Tirrenia ministerskou vyhláškou ze dne 20. září 2001 vztahuje na období 2000–2004. Tento plán plně zohledňuje závazky (zejména omezení rozsahu režimu veřejných služeb), jež Itálie přijala v rámci rozhodnutí Komise z roku 2001. Plán na období 2005–2008 byl vypracován, příslušná ministerstva jej však nikdy oficiálně neschválila. Vláda místo toho přijala rozhodnutí *ad hoc* s cílem zajistit větší soulad služeb s potřebami místních komunit, aniž by však provedla podstatné změny systému veřejných služeb. Italské orgány tvrdily, že dlouhodobější plánování nebylo možné vzhledem k nedostatečným rozpočtovým prostředkům, jež byly zapotřebí. Z tohoto důvodu se omezené změny, které byly provedeny, týkaly většinou omezení veřejné služby.

(34) Na základě původních úmluv, které byly prodlouženy a pozměněny (u vybraných tras), provozovala společnost Tirrenia v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 tyto trasy:

— Janov – Porto Torres: společnost Tirrenia poskytovala mimo sezonu ([17]) kombinované služby v rámci režimu veřejných služeb a během sezony poskytovala služby na komerční bázi. V rámci režimu veřejných služeb provozovala společnost Tirrenia každodenní spoje s večerními odjezdy z obou přístavů na základě předem stanovených jízdních řádů s cílem zajistit spolehlivé spojení se železniční sítí na Sardinii. Jediný konkurent, který během příslušného období rovněž provozoval tuto trasu celoročně, Grandi Navi Veloci, zaručoval mimo sezónu pouze tři odjezdy týdně. Ačkoli v sezoně nabízela společnost Grandi Navi Veloci každodenní spoje, nezajišťovala večerní odjezdy z obou přístavů.

([15]) To zahrnuje odložení platby části kupní ceny za nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia ze strany společností CIN a řadu údajných dodatečných opatření podpory v rámci privatizace oboru podnikání společnosti Siremar (např. protizáruku a navýšení kapitálu CdI, subjektu, který původně nabyl obor podnikání společnosti Siremar, ze strany státu).

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

([17]) Před rokem 2007 byla tato trasa provozována v rámci režimu veřejných služeb i v sezoně.

— Civitavecchia – Olbia: společnost Tirrenia poskytovala mimo sezonu ([18]) kombinované služby v rámci režimu veřejných služeb a během sezony poskytovala služby na komerční bázi. V rámci režimu veřejných služeb provozovala společnost Tirrenia každodenní spoje s večerními odjezdy z obou přístavů na základě předem stanovených jízdních řádů. Přinejmenším během části období, které je předmětem posouzení, provozovala tuto trasu v sezoně i mimo sezonu také společnost SNAV. V roce 2008 však společnost SNAV provozovala na této trase pouze tři spoje týdně mimo sezonu a v sezoně pak každodenní spoje. Zdá se, že v letech 2009 a 2010 společnost SNAV četnost provozovaných spojů mimo sezonu zvýšila a nabízela každodenní spoje. Od května 2011 však společnost SNAV provozování této trasy ukončila, když tuto linku převzala společnost Grandi Navi Veloci. Posledně uvedená společnost se poté rozhodla provozovat tento spoj pouze v sezoně. Přítomnost ostatních provozovatelů (např. Moby, Sardinia Ferries) na této trase během části dotyčného období byla omezena na sezonu.

— Neapol – Palermo: v roce 2009 poskytovala společnost Tirrenia kombinované služby v rámci režimu veřejných služeb celoročně, zatímco od roku 2010 poskytovala společnost Tirrenia tyto služby v rámci režimu veřejných služeb mimo sezónu a během sezony na komerční bázi. V rámci režimu veřejných služeb provozovala společnost Tirrenia každodenní spoje s večerními odjezdy z obou přístavů podle předem stanoveného jízdního řádu. Během celého období prodloužení provozoval celoročně tuto linku pouze jediný konkurent, SNAV, jenž sice nabízel každodenní odjezdy, nezaručoval však stejnou pravidelnost a kontinuitu jako společnost Tirrenia ([19]). Společnost SNAV mimoto používala k provozování této linky mnohem starší lodě, a nenabízela tudíž stejnou kvalitu ([20]). Společnost Grandi Navi Veloci uvedla, že v roce 2011 provozovala tuto trasu od května do prosince a v roce 2012 celoročně (viz také 266. a 267. bod odůvodnění). Společnost Grandi Navi Veloci nabízela na této lince služby ve spolupráci se společností SNAV.

— Janov – Olbia – Arbatax: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně kombinované služby nejméně třikrát týdně. Město Arbatax bylo obsluhováno dvakrát týdně jako další zastávka po první zastávce v Olbii. Během předmětného období provozoval trasu mezi Janovem a Olbií soukromý provozovatel, společnost Moby, pouze během části roku (ve většině roků od poloviny března do poloviny října). Společnost GNV provozovala obdobně trasu mezi Janovem a Olbií pouze v sezoně. Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem obsluhujícím město Olbia celoročně. Během celého předmětného období byla společnost Tirrenia navíc jediným provozovatelem zajišťujícím spojení s městem Arbatax.

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně kombinované služby denně s večerními odjezdy z obou přístavů. Město Arbatax bylo obsluhováno dvakrát týdně jako další zastávka. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem této trasy v sezoně i mimo sezonu.

— Neapol – Cagliari: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně kombinované služby z každého přístavu nejméně jednou týdně. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným poskytovatelem kombinovaných služeb na této trase v sezoně i mimo sezonu.

— Palermo – Cagliari: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně kombinované služby z každého přístavu jednou týdně. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným poskytovatelem kombinovaných služeb na této trase v sezoně i mimo sezonu.

— Trapani – Cagliari: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně kombinované služby z každého přístavu jednou týdně. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným poskytovatelem kombinovaných služeb na této trase v sezoně i mimo sezonu.

— Termoli – ostrovy Tremiti: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně kombinované služby z každého přístavu nejméně jednou denně. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem na této trase v sezoně i mimo sezonu.

([18]) Před rokem 2008 byla tato trasa provozována v rámci režimu veřejných služeb i v sezoně.

([19]) Konkrétně v období 2009–2012 zrušila společnost SNAV na této lince 76 plaveb, zatímco společnost Tirrenia zrušila pouze 19 plaveb (tj. čtyřikrát méně). Z těchto 76 plaveb zrušených společností SNAV jich bylo 19 zrušeno kvůli státnímu svátku a zbývajících 57 kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám. Navzdory téměř stejnému času odjezdu zrušila společnost Tirrenia kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám pouze pět plaveb (tj. desetkrát méně než společnost SNAV). Ostatní zrušení ze strany společností Tirrenia byla zapříčiněna vyšší mocí, tj. sedm z důvodu stávky zaměstnanců a sedm kvůli technickým problémům.

([20]) Konkrétně, společnost Tirrenia používala dvě plavidla postavená mezi roky 1999 a 2000, zatímco společnost SNAV poskytovala své služby s plavidly pocházejícími z roku 1973, 1974, 1980 a pouze v jednom případě z roku 1989.

— Livorno – Cagliari ([21]): v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně služby nákladní dopravy pětkrát týdně. V příslušném období nabízeli konkurenti (např. společnost Moby) na této trase pouze jeden odjezd týdně a během sezóny a vánočních svátků službu pozastavili.

— Neapol – Cagliari: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně služby nákladní dopravy dva– až třikrát týdně. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem nákladní dopravy na této trase během sezony i mimo sezonu (navíc je kombinovaným službám na téže trase).

— Ravenna – Katánie: v rámci režimu veřejných služeb poskytovala společnost Tirrenia celoročně služby nákladní dopravy z každého přístavu třikrát týdně. Během celého období prodloužení byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem nákladní dopravy na této trase v sezoně i mimo sezonu.

2.3.1.2 Rozpočet a doba trvání

(35) Níže uvedená tabulka udává roční vyrovnávací platbu, která byla společnosti Tirrenia poskytována v období od roku 2009 do července 2012:

Tabulka 2

Vyrovnávací platba udělená za období od roku 2009 do července 2012

Rok	Vyrovnávací platba (EUR)
2009 (leden – prosinec)	80 010 000
2010 (leden – prosinec)	72 685 642
2011 (leden – prosinec)	72 685 642
2012 (leden – červenec)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Částka vyplacená společnosti Tirrenia do doby převodu vlastnictví oboru podnikání společnosti Tirrenia na společnost CIN. Za zbývající část roku 2012 byla společnosti CIN vyplacena částka ve výši 32 707 232,54 EUR. Celková vyrovnávací platba za rok 2012 tudíž činila 72 685 642 EUR v souladu se stropem vyrovnávací platby stanoveným v zákoně z roku 2009.

(36) Původní úmluva stanovila vyplácení roční vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb takto: do 30. března každého roku je poskytnuta počáteční záloha odpovídající 70 % vyrovnávací platby vyplacené v předchozím roce. Druhá platba provedená do 30. června se rovná 20 % vyrovnávací platby. Rozdíl mezi vyplacenými platbami a schodkem mezi provozními náklady a příjmy během běžného roku představuje zůstatek, který je uhrazen do 30. listopadu. Pokud se ukázalo, že společnost Tirrenia obdržela vyšší částku, než jsou čisté náklady na poskytnuté služby (příjmy po odečtení ztrát), bylo nutné rozdíl vrátit ([22]).

(37) Jak bylo popsáno výše (viz 34. bod odůvodnění), v sezoně provozuje společnost Tirrenia trasy Janov – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia a Neapol – Palermo (od roku 2010) na komerční bázi. Veškeré zisky dosažené na těchto trasách v sezoně jsou odečteny od vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb, která má být vyplacena společnosti Tirrenia, zatímco případné ztráty vzniklé v tomto období musí nést společnost Tirrenia sama. To snižuje částku vyrovnávací platby nezbytné pro provozování těchto linek v rámci režimu veřejných služeb, který platí mimo sezonu.

— Vyrovnávací platba poskytnutá v roce 2009

(38) Výnos prezidenta č. 501 ze dne 1. června 1979 (dále jen „výnos č. 501/79“) upřesňuje jednotlivé prvky (příjmy a náklady), které se používají při výpočtu dotace vyplácené provozovatelům veřejných služeb námořní dopravy. Zákon č. 856 ze dne 5. prosince 1986 (dále jen „zákon č. ’856/86“) mimoto stanovil určité změny systému závazků veřejné služby v oblasti námořní dopravy v Itálii. Co se týká spojení s velkými a menšími ostrovy, článek 11

([21]) Původní úmluva umožňovala také provozování nákladní dopravy z Janova do Cagliari, tato možnost však byla využívána pouze do července 2008, a nikoli během období prodloužení.

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

zmíněného zákona pozměnil kritéria pro výpočet vyrovnávací platby za veřejné služby. Dotaci bylo nutno vypočítat na základě rozdílu mezi příjmy a náklady služby stanovenými s odkazem na průměrné a objektivní parametry a musela zahrnovat přiměřenou návratnost investovaného kapitálu. Týž článek rovněž stanoví, že smlouvy o veřejné službě musely obsahovat seznam dotovaných tras, četnost a typ používaných lodí. Dotace musela schválit příslušná ministerstva. V původních úmluvách byly zohledněny zásady stanovené ve výnosu prezidenta č. 501/79 a v zákoně č. 856/86.

(39) Za rok 2009 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vypočítána podle metodiky stanovené v původní úmluvě platné od roku 1991, která byla po uplynutí původního data skončení platnosti prodloužena do 31. prosince 2008. Vyrovnávací platba konkrétně odpovídala kumulované čisté ztrátě u služeb provozovaných v rámci režimu veřejných služeb, k níž byla připočtena pohyblivá částka odpovídající návratnosti investovaného kapitálu.

(40) K různým nákladovým prvkům, které se při výpočtu vyrovnávací platby stanovené orgány veřejné správy braly v úvahu, patřily: náklady na pořízení, reklamu a ubytování, náklady na nakládku, vykládku a manévrování, náklady na administrativní pracovníky na pevnině, náklady na údržbu lodí, správní náklady, náklady na pojištění, náklady na nájem a leasing, náklady na palivo, daně a odpisy.

— Vyrovnávací platba poskytnutá v letech 2010, 2011 a 2012

(41) Od roku 2010 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu stanovena pomocí nové metodiky uvedené ve směrnici CIPE ([23]) ze dne 9. listopadu 2007 nazvané *„Kritéria pro stanovení závazků veřejné služby a výše jízdného v odvětví námořní kabotáže ve veřejném zájmu“* (dále jen „směrnice CIPE“) ([24]). Podle preambule byla směrnice CIPE vydána za účelem privatizace veřejných podniků provozujících služby námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb ([25]). Ustanovení směrnice CIPE se s ohledem na služby poskytované společnostmi ve skupině Tirrenia uplatňovala od roku 2010, a to dokonce před vstupem příslušných nových úmluv a zakázek na veřejné služby v platnost po privatizaci jednotlivých společností.

(42) Metoda stanovená ve směrnici CIPE umožňuje společnostem provozujícím veřejné služby námořní dopravy docílit přiměřené návratnosti. Míra návratnosti kapitálu se vypočítává na základě vážených průměrných nákladů kapitálu (WACC).

(43) Požadovaná návratnost vlastního kapitálu ([26]) se vypočítá pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv. Podle tohoto modelu jsou náklady vlastního kapitálu odvozeny jako funkce i) bezrizikové míry, ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu společnosti ve vztahu k akciovému trhu) a iii) rizikové prémie vlastního kapitálu přidělené akciovému trhu.

(44) Náklady vlastního kapitálu se konkrétně vypočítají připočtením prémie za zvláštní riziko k míře návratnosti u bezrizikových činností. Tato prémie se vypočítává jako riziková prémie trhu vynásobená příslušným koeficientem beta, který měří, jak riziková je určitá činnost ve vztahu k trhu.

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

(46) Směrnice CIPE stanoví tržní rizikovou prémii ve výši 4 %. V případě služby, která je provozována na nevýhradním základě, je předpokládané vyšší riziko, jež provozovatel nese, odměněno připočtením 2,5 % navíc k tržní rizikové prémii.

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (dále jen „GURI“) č. 50 ze dne 28. února 2008.
([25]) Podle čl. 1 bodu 999 zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 a čl. 1 písm. e) legislativního nařízení č. 430/1997.
([26]) Požadovaná míra návratnosti u investora vlastního kapitálu vzhledem k rizikovému profilu společnosti a souvisejícím peněžním tokům.

(47) V praxi však výše vyrovnávací platby poskytované společnosti Tirrenia nesmí překročit strop ve výši 72 685 642 EUR ročně stanovený v zákoně z roku 2009 (viz 25. bod odůvodnění). Ačkoliv zákon z roku 2009 omezuje výši vyrovnávací platby vyplácené všem společnostem ve skupině Tirrenia za provozování služeb námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb, směrnice CIPE obsahuje také záruky, které umožňují těmto provozovatelům dostatečně pokrýt provozní náklady.

(48) Podle směrnice CIPE musí být konkrétně rozsah služeb, maximální jízdné stanovené novou úmluvou a vyrovnávací platba, která je skutečně poskytnuta, vymezeny tak, aby bylo zajištěno pokrytí veškerých přípustných nákladů poskytovatele služeb. Použije se tento vzorec:

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

kde:

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

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

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

(49) Pokud výše uvedená rovnice neplatí, lze rozsah dotovaných činností omezit (viz také 103. bod odůvodnění), nebo lze alternativně revidovat organizaci služby (např. typ lodí), či lze upravit maximální výši jízdného.

(50) Strop jízdného vztahující se na každou službu po odečtení daní a přístavních poplatků je mimoto každoročně upraven na základě vzorce pro cenový limit takto:

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

kde:

— ΔT je roční procentní změna stropu jízdného,

— ΔP je míra inflace v referenčním roce,

— X je skutečná roční míra úpravy stropu jízdného stanovená v úmluvě, která se během doby platnosti úmluvy nemění.

(51) Směrnice CIPE rovněž upřesňuje, že strop jízdného lze upravit tak, aby zohledňoval změny nákladů na palivo, přičemž se jako referenční hodnota použijí běžné veřejně dostupné ceny.

2.3.2 *Nezákonné prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia*

(52) Dne 16. listopadu 2010 schválila Komise podporu na záchranu společností Tirrenia a Siremar (dále jen „rozhodnutí z roku 2010“) ([27]). Podpora spočívala v záruce za úvěrové linky poskytnuté soukromými bankami až do výše 95 000 000 EUR. Itálie se zavázala, že nejpozději do šesti měsíců od povolení opatření podpory na záchranu předloží Komisi plán restrukturalizace nebo doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla ukončena.

(53) Itálie následně Komisi informovala o tom, že vybrané finanční instituce, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (dále jen „BIIS“) a Unicredit, schválily pro společnosti Tirrenia a Siremar úvěrovou linku ve výši 40 000 000 EUR (tj. 25 000 000 EUR pro společnost Tirrenia a 15 000 000 EUR pro společnost Siremar) s datem splatnosti 30. června 2011. Stát poskytl záruku za úvěrovou linku dne 15. února 2011.

(54) Financování bylo vyplaceno takto:

a) první splátka dne 28. února 2011 (20 000 000 EUR pro Tirrenia a 12 000 000 EUR pro Siremar);

b) druhá splátka dne 23. března 2011 (5 000 000 EUR pro Tirrenia a 3 000 000 EUR pro Siremar).

(55) Itálie Komisi sdělila, že jelikož první splátka úvěru se zárukou byla společnostem Tirrenia a Siremar vyplacena teprve 28. února 2011, šestiměsíční lhůta pro splacení úvěru ve smyslu bodu 25 písm. a) pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (dále jen „pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004“) ([28]) a 32. a 47. bodu odůvodnění rozhodnutí z roku 2010 uplyne dne 28. srpna 2011.

([27]) Povolení státní podpory podle ustanovení článků 107 a 108 SFEU – Případy, k nimž Komise nevznáší námitku (Úř. věst. C 102, 2.4.2011, s. 1).

([28]) Sdělení Komise – Pokyny společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2).

(56) Společnosti Tirrenia a Siremar však úvěry nesplatily, a banka BIIS proto dne 11. července 2011 uplatnila státní záruku. K tomuto dni měla proto společnost Tirrenia vůči státu dluh ve výši 25 203 063,89 EUR. Tato částka zahrnuje jistinu příslušných úvěrů i neuhrazené úroky dlužné bance.

(57) Konkurzní soud schválil zařazení ministerstva hospodářství a financí mezi přednostní („*prededucibili*“) věřitele společnosti Tirrenia. Podle italských orgánů se mimořádný komisař pověřený řízením společnosti v insolvenčním řízení v té době domníval, že by společnost Tirrenia mohla vrátit finanční prostředky do 28. srpna 2011, a to z výnosů z plánované privatizace (viz oddíl 2.3.3).

(58) Dne 25. července 2011 byla podepsána smlouva o prodeji oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN. Převod aktiv, a tudíž rovněž platba však byly odloženy, především kvůli potížím se získáním potřebných povolení fúze ([29]). Italský orgán pro hospodářskou soutěž, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (dále jen „AGCM“), nakonec spojení společností Tirrenia a CIN povolil dne 21. června 2012 a prodej byl dokončen dne 19. července 2012.

(59) Dne 18. září 2012 splatila společnost Tirrenia státu částku ve výši 25 852 548,93 EUR. Dne 24. října 2012 Itálie Komisi oznámila, že částku, kterou společnost Tirrenia dlužila od 11. července 2011, včetně úroků dlužných státu s částkou ve výši 649 485,04 EUR, společnost v plné výši uhradila, a poskytla příslušný doklad.

2.3.3 *Privatizace společnosti Tirrenia a odložení platby kupní ceny ze strany společnosti CIN*

(60) Dne 23. prosince 2009 zveřejnila společnost Fintecna první výzvu k podání nabídek na koupi veškerého základního kapitálu společnosti Tirrenia včetně její dceřiné společnosti Siremar. Dne 19. února 2010 bylo od devatenácti subjektů obdrženo šestnáct vyjádření zájmu. Dne 4. srpna 2010 po neúspěšném jednání s jediným uchazečem, který předložil závaznou nabídku, prohlásila společnost Fintecna řízení za ukončené. Podle Itálie jednání ztroskotala kvůli obavám týkajícím se finančních aspektů nabídky.

(61) Po prvním neúspěšném pokusu o privatizaci bylo povoleno zahájit vůči společnostem Tirrenia a Siremar, které čelily vážným finančním potížím, kolektivní úpadkové řízení stanovené v italských právních předpisech pro velké společnosti, tj. mimořádné správní řízení („*amministrazione straordinaria*“), a obě společnosti byly brzy poté prohlášeny za insolventní. Konkrétně, s ohledem na společnost Tirrenia bylo mimořádné správní řízení povoleno dne 5. srpna 2010. Dne 12. srpna 2010 vynesl soud v Římě rozsudek č. 332/2010, kterým byla společnost Tirrenia prohlášena za insolventní.

2.3.3.1 Mimořádné správní řízení

(62) Na rozdíl od běžného konkurzního řízení, jehož prvořadým cílem je likvidace společnosti v platební neschopnosti za účelem uspokojení pohledávek věřitelů, mimořádné správní řízení podle legislativního nařízení č. 270 ze dne 8. července 1999 představuje zvláštní insolvenční řízení týkající se velkých společností, jež má ochránit majetek a zajistit zachování činnosti.

(63) V rámci tohoto řízení je správa společnosti v platební neschopnosti převedena na mimořádného komisaře, kterého jmenuje příslušné ministerstvo. Mimořádný komisař navrhne plán obnovení dotyčné činnosti, a to buď na základě restrukturalizace, nebo prodeje majetku společnosti v platební neschopnosti. Tento plán podléhá schválení příslušným ministerstvem, přičemž se přihlíží ke stanovisku dozorčí rady (složené z odborníků jmenovaných ministerstvem).

(64) Legislativní nařízení č. 347 ze dne 23. prosince 2003, kterým se stanoví bezodkladná opatření k restrukturalizaci velkých společností v platební neschopnosti (změněné s úpravami na zákon č. 39 ze dne 18. února 2004, dále jen „Marzaniho zákon“), upravuje mimořádné správní řízení vztahující se na společnosti v platební neschopnosti, které mají projít tímto procesem restrukturalizace. Tyto společnosti musí také splnit kumulativně určitá kritéria týkající se počtu zaměstnanců v předchozím roce a úrovně zadlužení.

([29]) Více informací viz 79.–81. bod odůvodnění.

(65) Řízení vyžaduje, aby společnost v platební neschopnosti podala návrh italskému ministrovi hospodářského rozvoje i příslušnému konkurznímu soudu. Ministerstvo pak rozhodne o povolení tohoto řízení u společnosti v platební neschopnosti a ustanoví mimořádného správce pod dohledem dozorčí rody, zatímco soud zjistí stav platební neschopnosti dotyčné společnosti.

(66) Do 180 dnů od svého jmenování musí mimořádný komisař předložit ministerstvu plán restrukturalizace. Běžné konkurzní řízení je zahájeno pouze v případě, že ministerstvo tento plán restrukturalizace neschválí a není schůdný jiný postup prodeje majetku.

(67) Legislativním nařízením č. 134/2008 (dále jen „nařízení č. 134/2008“) ([30]) byla provedena řada změn Marzaniho zákona. Tyto změny se vztahují na společnosti poskytující základní veřejné služby a týkají se mimo jiné možnosti mimořádného komisaře určit nabyvatele majetku společnosti v platební neschopnosti prostřednictvím jednacího řízení se stranami, které zaručí kontinuitu veřejné služby ve střednědobém horizontu a urychlený zásah. Nařízení č. 134/2008 stanoví, že kupní cena nemůže být nižší než tržní hodnota aktiv stanovená nezávislým znalcem ustanoveným ministerskou vyhláškou.

(68) Nařízení č. 134/2008 zavedlo také možnost provést – bezodkladně – plán prodeje majetku v porovnání s předchozím režimem, který vyžadoval, aby byl ministerstvu předložen nejprve plán restrukturalizace. Nařízení č. 134/2008 rovněž stanoví, že pokud plán prodeje majetku ani plán restrukturalizace nemůže být proveden nebo schválen ministerstvem, je zahájeno běžné konkurzní řízení.

2.3.3.2 Proces prodeje

(69) Dne 15. září 2010 byla zveřejněna výzva k podání nabídek na koupi oboru podnikání společnosti Tirrenia ([31]) spolu s novou osmiletou úmluvou. Cílem této výzvy bylo ověřit, zda existují potenciální vnitrostátní nebo mezinárodní subjekty, které by měly zájem o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia a které by byly s to zaručit kontinuitu dopravních služeb.

(70) Tato výzva byla zveřejněna na internetových stránkách společnosti Tirrenia, v několika novinách ([32]) a rovněž na vybraných specializovaných internetových stránkách ([33]). Lhůta u této výzvy k vyjádření zájmu byla původně stanovena na 29. září 2010, poté však byla prodloužena do 20. října 2010, a to veřejným oznámením zveřejněným v týchž výše zmíněných vnitrostátních a mezinárodních novinách a na internetových stránkách, aby byla poskytnuta přiměřená lhůta pro vyjádření zájmu.

(71) Vnitrostátní, evropské a mimoevropské subjekty podaly celkem 21 vyjádření zájmu o účast v tomto nabídkovém řízení. Mimořádný komisař poté vyzval šestnáct subjektů, jejichž vyjádření zájmu prokazovala, že mohou zaručit kontinuitu služeb námořní dopravy ([34]), k provedení hloubkové kontroly oboru podnikání společnosti Tirrenia. Přístup k příslušné dokumentaci byl umožněn pod podmínkou, že zainteresované strany podepíšou dohody o zachování důvěrnosti.

(72) Jedenácti stranám ([35]), které se nakonec rozhodly provést tuto hloubkovou kontrolu, byl umožněn přístup do virtuálních datových místností obsahujících tyto údaje:

a) veškeré technické, právní a finanční informace včetně podrobných údajů o oboru podnikání určeném k prodeji;

b) podnikatelský plán oboru podnikání společnosti Tirrenia vyhotovený mimořádným komisařem;

c) zprávu prodávajícího o hloubkové kontrole a rozvahu společnosti ke dni povolení mimořádného správního řízení;

([30]) Čl. 4 odst. 4c legislativního nařízení č. 134 ze dne 28. srpna 2008 (změněného na zákon č. 166 ze dne 27. října 2008) o bezodkladných opatřeních k restrukturalizaci velkých společností v platební neschopnosti („*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*“).

([31]) Viz 27. bod odůvodnění, pokud jde o bližší podrobnosti týkající se použití pojmu „obor podnikání“ v tomto kontextu.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino a Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List a Tradewinds.

([34]) Pět subjektů bylo vyloučeno z toho důvodu, že nepředložily náležité důkazy o tom, že jsou schopny zajistit kontinuitu veřejné služby námořní dopravy, jelikož dotyčné fyzické osoby neměly jednoznačně k dispozici potřebné finanční prostředky.

([35]) Podle italských orgánů dalších pět subjektů vyzvaných k účasti na hloubkové kontrole uvedlo, že již o účast na transakci nemají zájem.

d) nový návrh osmileté úmluvy, která bude podepsána mezi úspěšným uchazečem a státem;

e) veškeré další informace potřebné k tomu, aby mohli potenciální nabyvatelé správně ocenit předmět prodeje.

(73) Ministerskou vyhláškou ze dne 4. února 2011 jmenoval ministr hospodářského rozvoje společnost Banca Profilo nezávislým znalcem, který je pověřen oceněním oboru podnikání společnosti Tirrenia podle čl. 4 odst. 4c legislativního nařízení č. 347/2003. Dne 8. března 2011 odhadla společnost Banca Profilo hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia (včetně nové osmileté úmluvy) na 380 000 000 EUR. Tato informace byla před uplynutím lhůty pro podání závazných nabídek nahrána v datové místnosti pro všechny potenciální uchazeče.

(74) Dne 15. března 2011 poté, co uplynula poslední lhůta pro podání závazných nabídek, mimořádný komisař konstatoval, že pouze společnost CIN – zahrnující společnosti Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. a Marinvest S.r.l. – podala závaznou nabídku podle podmínek uvedených v dopise týkajícím se řízení ze dne 2. února 2011 ([36]).

(75) Dne 14. dubna 2011 předložila společnost CIN po žádosti o vysvětlení podané mimořádným komisařem konečnou závaznou nabídku na nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia. Tato nabídka, která byla doplněna i) podnikatelským plánem v souladu se závazky veřejné služby stanovenými v úmluvě a ii) bankovními zárukami v celkové výši 20 000 000EUR, konkrétně obsahovala:

i) nabídnutou cenu za nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia včetně nové osmileté úmluvy v celkové výši 380 100 000 EUR;

ii) zaplacení nabídky uhrazením částky ve výši 200 100 000 EUR po převodu oboru podnikání a vyplacením zbývající částky postupně takto:

a) 55 000 000 EUR do 15. prosince třetího roku po převodu oboru podnikání;

b) 60 000 000 EUR do 15. prosince šestého roku po převodu oboru podnikání;

c) 65 000 000 EUR do 15. prosince osmého roku po převodu oboru podnikání.

(76) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem zadal mimořádný komisař závaznou nabídku podanou společností CIN do datové místnosti a dne 2. května 2011 zaslal všem uchazečům zvažovaným pro fázi hloubkové kontroly dopis, v němž je vyzval, aby do 12. května 2011 předložili lepší nabídku, než jakou podala společnost CIN dne 14. dubna 2011. Na žádost jednoho z potenciálních nabyvatelů prodloužil mimořádný komisař lhůtu pro podání lepších nabídek do 19. května 2011. Do tohoto dne však mimořádný komisař žádné jiné nabídky neobdržel.

(77) Na základě posouzení, které provedl mimořádný komisař a jeho poradci, se nabídka na koupi předložená společností CIN dne 14. dubna 2011 pokládala za nabídku v souladu s hodnotou oboru podnikání společnosti Tirrenia, kterou stanovila Banca Profilo. Mělo se za to, že podnikatelský plán předložený spolu s nabídkou je v souladu s podmínkami stanovenými v dopise týkajícím se řízení ze dne 2. února 2011 (viz 74. bod odůvodnění), a pokládal se za vhodný důkaz o schopnosti uchazeče zaručit bezproblémové pokračování veřejné služby v oblasti námořní dopravy.

(78) Dne 23. května 2011 pak ministerstvo hospodářského rozvoje pověřilo mimořádného komisaře prodejem oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN v souladu s podmínkami nabídky předložené dne 14. dubna 2011. Po určitých dalších konzultacích podepsal mimořádný komisař smlouvu se společností CIN dne 25. července 2011.

(79) Dne 21. listopadu 2011 byla výsledná transakce oznámena Komisí za účelem jejího schválení. Dne 18. ledna 2012 zahájila Komise hloubkové šetření podle nařízení EU o spojování podniků ([37]).

([36]) V tomto dopise ze dne 2. února 2011 vyzval mimořádný komisař zainteresované subjekty, aby do 15. března 2011 podaly konečnou, bezpodmínečnou a závaznou nabídku na nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia spolu s bankovní zárukou na první výzvu ve výši 20 milionů EUR, která kryje závazky přijaté v nabídce, a podnikatelským plánem v souladu se závazky veřejné služby stanovenými v návrhu nové úmluvy podle zákona z roku 2010.

([37]) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

(80) Počáteční šetření trhu, které Komise provedla, naznačilo vážné obavy z narušení hospodářské soutěže, zejména z toho důvodu, že strany spojení měly velmi vysoké (ne-li monopolní) společné podíly na trhu na řadě námořních tras v Itálii, a zejména na některých trasách na Sardinii a ze Sardinie. Společnost CIN byla původně společným podnikem hlavních konkurentů společnosti Tirrenia: společnosti Grimaldi, Marinvest (která ovládá například společnosti Grandi Navi Veloci a SNAV) a společnosti Onorato Partecipazioni (která ovládá společnost Moby). Vzhledem k obavám Komise společnosti Grimaldi a Marinvest ze společnosti CIN vystoupily prodejem svých podílů společnosti Onorato Partecipazioni. Posledně zmíněná společnost pak získala nové akcionáře, takže společnost CIN nakonec vlastnila ze 40 % společnost Moby (kterou ovládá společnost Onorato Partecipazioni), z 30 % společnost Clessidra Società del Risparmio, z 20 % Gruppo Investimenti Portuali a z 10 % společnost Shipping Investment S.r.l.

(81) Dne 27. dubna 2012 Komise hloubkové šetření ukončila poté, co strany od oznámené transakce upustily. Dne 7. května 2012 byla úřadu AGCM oznámena revidovaná fúze, která již nevyžadovala schválení na evropské úrovni. Usnesením č. 23670 ze dne 21. června 2012 úřad AGCM transakci povolil s výhradou určitých podmínek ([38]). Vlastnictví oboru podnikání společnosti Tirrenia bylo na společnost CIN s konečnou platností převedeno dne 19. července 2012.

(82) Dne 6. července 2015 oznámila společnost Onorato Partecipazioni svůj záměr získat úplnou kontrolu nad společnostmi Moby a CIN nabytím podílů od ostatních akcionářů obou společností. Úřad AGCM tuto transakci, která ve skutečnosti představovala spojení mezi společnostmi Moby a CIN, schválil usnesením č. 25773 ze dne 10. prosince 2015, a to rovněž s výhradou podmínek týkajících se tras Civitavecchia – Olbia a Janov – Olbia ([39]). V důsledku této reorganizace je nyní společnost CIN zcela ve vlastnictví společnosti Moby, a obě společnosti tudíž zcela vlastní společnost Onorato Partecipazioni.

(83) Dne 26. dubna 2018 schválilo představenstvo společnosti Moby plán týkající se spojení se společností CIN. Za předpokladu, že budou získána potřebná povolení, měla být fúze podle plánu dokončena do konce roku 2018, po zásahu ze strany společnosti Tirrenia v mimořádné správě však byla odložena.

2.3.3.3 Kupní smlouva

(84) Kupní smlouva ze dne 25. července 2011 definuje převedený obor podnikání společnosti Tirrenia jako součást společnosti Tirrenia vyhrazenou pro poskytování dopravních služeb na základě existujících závazků veřejné služby. V článku 4 smlouvy je konkrétně uvedeno, že aktiva patřící oboru podnikání jsou uvedena v příloze kupní smlouvy a zahrnují veškerý nehmotný ([40]) a hmotný majetek ([41]), který společnost používá k plnění závazků veřejné služby.

(85) V čl. 11 odst. 3 kupní smlouvy se stanoví, že prodej je podmíněn podpisem nové úmluvy mezi společností CIN a ministerstvem dopravy v určité předem stanovené lhůtě. Jinými slovy, nezbytnou podmínkou pro definitivní uzavření prodeje je podpis nové úmluvy.

(86) V čl. 7 odst. 9 kupní smlouvy je dále stanoveno, že společnost CIN předloží nové pracovní nabídky (na základě nových pracovních smluv) všem administrativním pracovníkům a členům posádky zaměstnávaným společností Tirrenia při plnění závazků veřejné služby, a to s přihlédnutím k získaným kvalifikacím a/nebo rovnocennosti popisů pracovních míst, jakož i případným smlouvám s odbory. Jak se vyžaduje v čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999, společnost CIN musela během dvouletého období upustit od propouštění zaměstnanců z jiných než disciplinárních důvodů. Podle čl. 7 odst. 11 a 12 kupní smlouvy musí společnost CIN prodávajícího pravidelně informovat o dodržování těchto povinností, přičemž v případě jejich porušení je třeba zaplatit značné penále.

(87) V čl. 7 odst. 6 písm. d) kupní smlouvy je stanoveno, že nabyvatel je v souladu s čl. 4 odst. 4b Marzaniho zákona schopen zaručit ve střednědobém horizontu kontinuitu služby a dodržování platných vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů.

([38]) Včetně mimo jiné limitů týkajících se sazeb, ukončení určitých služeb a prodeje dopravní kapacity na určitých trasách jiným provozovatelům.

([39]) Jelikož společnosti Moby a CIN byly jedinými společnostmi provozujícími tyto linky, zavázala se společnost Onorato Partecipazioni 1) zachovat nebo zvýšit souhrnnou nabídku dopravních služeb na trasách Civitavecchia – Olbia a Janov – Olbia; 2) dodržovat limity sazeb s využitím sezonních cen, které společnost Moby stanovila v roce 2014; 3) prodat 10 % dopravní kapacity v sezoně (s 20% slevou u sazeb) třetím stranám, které nejsou ve spojení.

([40]) Patentová práva a práva duševního vlastnictví; koncese, licence, ochranné známky a podobná práva; ostatní nehmotný majetek.

([41]) Systémy a strojní zařízení; průmyslové a obchodní vybavení; ostatní hmotný majetek.

(88) Podle článku 5 kupní smlouvy je kupní cena ve výši 380 100 000 EUR splatná následovně:

a) částka ve výši 200 100 000 EUR (tzv. pevná cena) do tří pracovních dnů od vydání vyhlášky ministerstva místního rozvoje, kterým se zrušuje případný zápis předkupních práv a registrace zabavení a obstavení vztahujících se na obor podnikání společnosti Tirrenia;

b) zbývající částka ve výši 180 000 000 EUR (tzv. odložená cena) bude uhrazena postupně takto: částka ve výši 55 000 000 EUR ke dni 30. dubna čtvrtého roku následujícího po dni vstupu nové úmluvy v platnost; částka ve výši 60 000 000 EUR ke dni 30. dubna sedmého roku následujícího po dni vstupu nové úmluvy v platnost; částka ve výši 65 000 000 EUR ke dni 30. dubna devátého roku následujícího po dni vstupu nové úmluvy v platnost ([42]).

(89) V čl. 8 odst. 23 kupní smlouvy se uvádí, že v souladu s čl. 63 odst. 5 legislativního nařízení č. 270/1999 není nový majitel povinen splatit dluhy vzniklé společnosti Tirrenia před převodem oboru podnikání.

(90) Dne 16. července 2012 podepsaly strany dodatek kupní smlouvy, kterým se mění mimo jiné způsob uhrazení pevné ceny ve výši 200 100 000 EUR (viz 88. bod odůvodnění písm. a)). Konkrétně, částka ve výši 138 200 000EUR je i nadále splatná do tří dnů od přijetí vyhlášky uvedené v 88. bodě odůvodnění písm. a) a zbývající částka ve výši 61 900 000 EUR bude i s úroky ([43]) uhrazena 1. března osmého roku po vstupu nové úmluvy v platnost (tj. 2020). Strany se dohodly na tom, že dva roky po vstupu v platnost povedou vzájemné konzultace s cílem určit, zda je možné sjednat nové podmínky platby zbývající částky ve výši 61 900 000 EUR. Posledně uvedená částka byla proto uhrazena dříve, než se předpokládalo původně (tj. v únoru 2016 namísto v březnu 2020). Platba odložené ceny ve výši 180 000 000 EUR se nemění.

2.3.3.4 Studie společnosti Banca Profilo

(91) Jak bylo popsáno výše (viz 73. bod odůvodnění), ministr hospodářského rozvoje jmenoval společnost Banca Profilo nezávislým znalcem, který je pověřen oceněním oboru podnikání společnosti Tirrenia podle čl. 4 odst. 4c legislativního nařízení č. 347/2003. Dne 8. března 2011 vydala Banca Profilo zprávu, v níž popsala metody ocenění a údaje, které použila, což zahrnovalo vlastní podnikatelský plán společnosti Tirrenia na období 2011–2018. Tato zpráva obsahovala odhadované rozpětí hodnot oboru podnikání společnosti Tirrenia.

(92) Ocenění provedená společností Banca Profilo se zakládají na řadě předpokladů, zejména včetně toho, že nová zakázka na veřejné služby bude platit do konce doby platnosti, a v důsledku toho obdrží obor podnikání společnosti Tirrenia vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb v oblasti námořní dopravy na trasách stanovených ve zmíněné smlouvě. Ve své zprávě o ocenění odkazuje Banca Profilo na diskontovaný peněžní tok a přidanou ekonomickou hodnotu jako na hlavní metody a na metodu tržních násobků a ekvivalenční metodu jako pomocné metody pro účely kontroly.

(93) V rámci metody diskontovaných peněžních toků bere Banca Profilo v úvahu: i) peněžní toky vytvořené do data skončení platnosti nové úmluvy; ii) likvidační hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia k okamžiku skončení doby platnosti nové úmluvy na základě předpokladu, že po tomto dni nebude možné pokračovat v činnosti, a iii) kapitálovou hodnotu některých omezených menšinových podílů oboru podnikání společnosti Tirrenia. Podle metody založené na přidané ekonomické hodnotě Banca Profilo hodnotí: i) upravenou účetní hodnotu; ii) goodwill; iii) likvidační hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia k okamžiku skončení platnosti nové úmluvy (z téhož důvodu jako v případě přístupu založeného na diskontovaném peněžním toku). Toto ocenění vychází z údajů z obchodního plánu společnosti a výpočtů společnosti Banca Profilo s použitím těchto údajů.

(94) Co se týká pomocných metod, tyto zahrnovaly níže uvedené prvky. Analýza tržních násobků je založena na výpočtech společnosti Banca Profilo s použitím údajů společnosti Bloomberg pro devět srovnatelných společností námořní dopravy. Ekvivalenční metoda spočívá ve stanovení čisté hodnoty aktiv vykázaných v rozvaze, avšak případně s určitými úpravami (např. hodnota flotily, zakázka na veřejné služby atd.).

(95) Na základě výše uvedených metod dospěla Banca Profilo k závěru, že hodnota oboru podnikání společnosti Tirrenia je v rozmezí od 380 do 426 milionů EUR. Minimální cena za tuto společnost proto musela činit 380 000 000 EUR.

([42]) Den, k němuž novou úmluvu podepíše společnost CIN a příslušné ministerstvo.

([43]) Se zákonnou roční úrokovou sazbou bez kapitalizace od vstupu v platnost do vyrovnání zůstatku.

2.3.3.5 Zpráva společnosti Ecorys

(96) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení pověřila Komise nezávislého poradce (společnost Ecorys) stanovením tržní hodnoty oboru podnikání společnosti Tirrenia určeného k prodeji (viz 8. bod odůvodnění). Poradce byl požádán, aby i) potvrdil platnost ocenění provedeného společností Banca Profilo a ii) stanovil tržní hodnotu podnikatelské jednotky bez jakýchkoli uložených podmínek.

(97) Ke stanovení hodnoty oboru podnikání společnosti Tirrenia ve spojení s novou úmluvou použila společnost Ecorys stejné hlavní metody, jaké použila i Banca Profilo. Společnost Ecorys použila metody diskontovaného peněžního toku a přidané ekonomické hodnoty, pozměnila však příslušné předpoklady, pakliže to považovala za vhodné ([44]). Společnost Ecorys předpokládá, že úmluva nebude ke dni skončení platnosti prodloužena ([45]), a po tomto dni tudíž nebudou provozovány trasy v rámci veřejné služby. Na tomto základě společnost Ecorys určila, že minimální tržní hodnota oboru podnikání společnosti Tirrenia, který má být prodán, činí 409,5 milionu EUR (tj. téměř o 8 % více, než kolik činí ocenění provedené společností Banca Profilo).

(98) Společnost Ecorys rovněž dospěla k závěru, že pokud by byl obor podnikání společnosti Tirrenia prodán bez jakýchkoli uložených podmínek, a zejména bez nové zakázky na veřejné služby (a tudíž rovněž bez povinnosti zajistit kontinuitu zmíněné veřejné služby), byla by společnost prodána za svou likvidační hodnotu ([46]), tj. 303,5 milionu EUR. Společnost Ecorys založila tento závěr na předpokladu, že bez vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb by obor podnikání společnosti Tirrenia nemohl být nadále ziskový. Společnost Ecorys charakterizovala linky, které společnosti Tirrenia a Siremar provozují v rámci veřejné služby, jako „silně ztrátové činnosti vyznačující se nízkým počtem cestujících, které jsou zcela závislé na financování na základě úmluv". Společnost Ecorys se dále domnívala, že „možnost změny kvality služeb a větší prostor při stanovování cen jízdenek nepředstavují dostatečné podmínky k zajištění hospodářské životaschopnosti těchto tras z obchodního hlediska". Společnost Ecorys poznamenala, že likvidační hodnota je nižší než hodnota vyplývající z nabídkového řízení, a uvedla, že pro subjekt v tržním hospodářství není tudíž životaschopnou alternativou okamžitá likvidace (v podstatě prodej lodí).

(99) Společnost Ecorys mimoto porovnala počet zaměstnanců oboru podnikání společnosti Tirrenia s počtem zaměstnanců několika srovnatelných společností provozujících trajektovou dopravu a dospěla k závěru, že počet zaměstnanců společnosti Tirrenia a struktura osobních nákladů jsou „podobné jako u srovnatelných společností s odkazem na podíl nákladů práce na celkových příjmech ([47]) a poměr nákladů práce a počtu zaměstnanců" ([48]). Analýza neprokázala podstatný rozdíl mezi oborem podnikání společnosti Tirrenia a srovnatelnými společnostmi, jenž by mohl naznačovat nadměrný počet zaměstnanců či nadměrné náklady práce. Potenciální nabyvatel by tudíž měl jen malý manévrovací prostor, pokud jde o propuštění či nahrazení části pracovních sil. Na tomto základě dospěla společnost Ecorys k závěru, že nic nenasvědčuje tomu, že podmínka týkající se pracovních sil měla významný dopad na hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia.

2.3.4 *Nová úmluva mezi italským státem a společností CIN*

2.3.4.1 Příjemce

(100) Společnost CIN je úspěšným uchazečem o obor podnikání společnosti Tirrenia a za tímto účelem ji původně založily společnosti Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. a Marinvest S.r.l., ačkoli posledně uvedené dvě strany musely být nahrazeny třemi jinými investory za účelem získání souhlasu s fúzí (viz 80. bod odůvodnění). Jak je objasněno výše (viz 82. bod odůvodnění), společnost CIN je od července 2015 ovládána výhradně společností Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Banca Profilo zejména předpokládala, že ke dni skončení platnosti nové úmluvy bude zlikvidován celý obor podnikání společnosti Tirrenia. Společnost Ecorys naopak předpokládá, že plavidla provozovaná v rámci závazků veřejné služby (tj. mimo sezonu) i na komerční bázi (tj. v sezoně) budou nadále zajišťovat posledně uvedené služby a na konci doby životnosti budou prodána. Společnost Ecorys však nestanovila, zda by bylo schůdné další poskytování těchto služeb pouze v sezoně (např. stávající pracovní smlouvy zaměstnanců se vztahují na sezonu i mimosezonu).

([45]) Společnost Ecorys konstatuje, že ačkoli takovéto prodloužení nelze vyloučit, nejistoty a nedostatek spolehlivých informací ohledně podmínek veřejné služby spojených s budoucím obnovením znamenají, že je přiměřené stanovit hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia bez ohledu na možné budoucí prodloužení režimu veřejných služeb.

([46]) Společnost Ecorys vypočítala tuto hodnotu jako rozdíl mezi náklady vzniklými v souvislosti s propuštěním všech zaměstnanců a upravenou čistou hodnotou aktiv oboru podnikání společnosti Tirrenia.

([47]) Společnost Ecorys má za to, že tento poměr udává, zda mají náklady práce významný vliv na rozpočet oboru podnikání společnosti Tirrenia v porovnání s podobnými společnostmi.

([48]) Společnost Ecorys usuzuje, že tento poměr udává, zda nejsou náklady práce oboru podnikání společnosti Tirrenia v porovnání s podobnými společnostmi nepřiměřené.

2.3.4.2 Trasy

(101) Podle nové úmluvy ze dne 18. července 2012 uzavřené mezi Itálií a společností CIN bude zmíněná společnost v rámci režimu veřejných služeb provozovat tyto linky:

Tabulka 3

Trasy provozované společností CIN podle nové úmluvy

Kombinované trasy	Nákladní linky
Neapol – Palermo (pouze mimo sezonu): každodenní (noční) spoj z obou přístavů.	Livorno – Cagliari (celoročně): pět odjezdů týdně z každého přístavu.
Janov – Porto Torres (pouze mimo sezonu): každodenní (noční) spoj z obou přístavů.	
Janov – Olbia – Arbatax (celoročně): Na Sardinii: tři odjezdy týdně z Janova do Olbie mimo sezonu a pět v sezoně se dvěma prodlouženími týdně z Olbie do Arbataxu. Na pevninu: dva odjezdy týdně z Arbataxu do Janova se zastávkou v Olbii. Jeden další odjezd z Olbie do Janova mimo sezonu a tři odjezdy v sezoně.	Neapol – Cagliari (celoročně): jeden až tři odjezdy týdně z každého přístavu. Jeden ze tří odjezdů se může uskutečnit v závislosti na dopravních požadavcích na trase Cagliari – Palermo.
Civitavecchia – Olbia (pouze mimo sezonu): každodenní (noční) spoj z obou přístavů.	Ravenna – Katánie (celoročně): tři odjezdy týdně z každého přístavu.
Neapol – Cagliari (celoročně): jeden odjezd týdně z každého přístavu mimo sezonu a dva odjezdy v sezoně.	
Palermo – Cagliari (celoročně): jeden odjezd týdně z každého přístavu mimo sezonu a v sezoně.	
Trapani – Cagliari (celoročně): jeden odjezd týdně z každého přístavu mimo sezonu a v sezoně.	
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax (celoročně): Na Sardinii: každodenní (noční) spoj z Civitavecchia do Cagliari se dvěma prodlouženími týdně do Arbataxu. Na pevninu: každodenní (noční) spoj z Cagliari do Civitavecchia se dvěma prodlouženími týdně do Arbataxu.	
Termoli – ostrovy Tremiti (celoročně): každodenní spoj z obou přístavů plus další dva spoje týdně z obou přístavů. Jeden spoj týdně pro přepravu nebezpečného nákladu. V sezoně jeden další spoj týdně.	

(102) V sezoně bude společnost CIN provozovat linky Neapol – Palermo, Janov – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia na komerční bázi. Příloha A nové úmluvy obsahuje podrobné údaje o provozování jednotlivých linek uvedených v tabulce 3 (např. typ lodí, hodina odjezdu u některých tras atd.). Jízdné účtované uživatelům (obyvatelům ostrovů resp. ostatním cestujícím) nemůže mimoto překročit limity stanovené v článku 6 nové úmluvy a podrobně rozepsané v téže příloze A.

(103) Dopisem ze dne 7. listopadu 2013 požádala společnost CIN o přezkum podmínek ekonomicko-finanční rovnováhy, jak je stanoveno v článku 9 nové úmluvy (viz 107. bod odůvodnění). Dne 7. srpna 2014 se italské ministerstvo infrastruktury a dopravy a společnost CIN na tomto základě dohodly na řadě změn úmluvy ze dne 18. července 2012. K obnovení ekonomicko-finanční rovnováhy činností pozměněná dohoda stanovila, že:

— kombinovaná trasa Trapani – Cagliari bude zrušena,

— nákladní linka Neapol – Cagliari bude zrušena,

— nákladní linka Ravenna – Katánie bude pozměněna tak, aby byly možné odjezdy z Ravenny, Benátek nebo Monfalcone do Katánie s možnou zastávkou v Brindisi a naopak,

— (pozměněné) nákladní linky nebude nutné provozovat během konkrétních období roku ([49]) (především státní svátky a období prázdnin),

— četnost služeb a minimální četnosti na některých trasách budou pozměněny. Nejvýznamnější změny jsou tyto:

a) na kombinované trase Janov – Olbia – Arbatax bude mimo sezonu zrušen spoj do Arbataxu (v sezoně však zůstane zachován);

b) na kombinované trase Civitavecchia – Cagliari – Arbatax byla četnost mimo sezonu omezena z každodenního spoje na tři odjezdy týdně se dvěma spoji týdně do Arbataxu, přičemž v sezoně nedošlo k žádným změnám;

c) na kombinované trase Neapol – Cagliari se četnost mimo sezonu zvýšila z jednoho odjezdu na dva odjezdy týdně, přičemž v sezoně nedošlo k žádným změnám;

d) na kombinované trase Palermo – Cagliari se četnost mimo sezonu zvýšila z jednoho odjezdu na dva odjezdy týdně, přičemž v sezoně nedošlo k žádným změnám;

e) na nákladní lince Livorno – Cagliari byla četnost pozměněna z pěti odjezdů týdně na čtyři až šest odjezdů týdně;

— maximální výše roční vyrovnávací platby za veřejné služby zůstane zachována ve výši 72 685 642 EUR a v žádném případě ji nelze zvýšit.

2.3.4.3 Doba trvání

(104) Nová úmluva podepsaná mezi italským státem a společností CIN dne 18. července 2012 bude v platnosti osm let, a skončí tudíž 18. července 2020.

2.3.4.4 Závazky veřejné služby

(105) Závazky veřejné služby uložené společnosti CIN se týkají námořních spojů, které mají být provozovány (viz 101. bod odůvodnění), typu a kapacity plavidel přidělených na příslušné provozované námořní trasy, dostupnosti náhradních lodí k zajištění kontinuity služby, četnosti služby a maximálního jízdného účtovaného uživatelům na jednotlivých trasách.

2.3.4.5 Vyrovnávací platba

(106) Roční vyrovnávací platba, kterou společnost CIN obdrží podle nové úmluvy, je omezena na 72 685 642 EUR. Výše vyrovnávací platby je určena podle metodiky stanovené ve směrnici CIPE (viz 41.–51. bod odůvodnění).

(107) Článek 8 nové úmluvy umožňuje pravidelný přezkum rozsahu dotovaných činností co tři roky k ověření finanční nerovnováhy. Článek 9 nové úmluvy stanoví, že za velmi konkrétních okolností neočekávaných a strukturálních změn příjmů nebo nákladů, a každopádně teprve po prvním roce každého tříletého období, mohou strany zahájit tento přezkum dříve („ochranná doložka“).

([49]) Konkrétně: od 24. prosince do 6. ledna, od středy před Velikonocemi do následujícího úterý, o státních svátcích dne 25. dubna, 1. května, 2. června, 1. listopadu a 8. prosince a dva týdny v srpnu na základě dohody s ministerstvy vykonávajícími dohled.

2.3.5 *Přednost v přístavu*

(108) V čl. 19b odst. 21 zákona z roku 2009 bylo stanoveno, že k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby si společnosti bývalé skupiny Tirrenia včetně samotné společnosti Tirrenia ponechají již přidělené kotviště a přednost při přidělování nových slotů v souladu s postupy stanovenými námořními orgány podle zákona č. 84 ze dne 28. ledna 1994 a italského námořního kodexu.

2.3.6 *Opatření stanovená zákonem z roku 2010*

(109) Zákon z roku 2010 stanovil možnost podniků bývalé skupiny Tirrenia použít dočasně finanční prostředky, které již byly přislíbeny ([50]) na vylepšení a modernizaci flotily, k uspokojení naléhavých potřeb likvidity. Podniky bývalé skupiny Tirrenia, které využily tuto možnost, však musely tyto vyhrazené finanční prostředky doplnit, aby mohly provést potřebnou modernizaci svých lodí. Tato modernizace byla nezbytná ke splnění nových mezinárodních bezpečnostních norem podle Stockholmské úmluvy z roku 1996 ([51]).

(110) K uhrazení modernizace celé skupiny Tirrenia byla konkrétně vyčleněna částka ve výši 23 750 000 EUR s využitím dvou facilit ([52]). Z této částky byla částka ve výši 12 051 900 EUR vložena na zvláštní bankovní účet u Banca Carige konkrétně pro společnost Tirrenia, avšak s cílem použít tyto finanční prostředky podle původního záměru, tj. k provedení potřebné modernizace s ohledem na mezinárodní bezpečnostní normy. Dne 12. srpna 2010 však Banca Carige provedla započtení mezi tímto vkladem a dvěma pohledávkami vůči společností Tirrenia s částkou ve výši 4 657 005,35 EUR. Společnost Tirrenia tudíž skutečně využila možnost stanovenou v zákoně z roku 2010 týkající se použití finančních prostředků vyhrazených na modernizaci flotily k uspokojení potřeby likvidity, i když měla i nadále povinnost vrátit tuto podporu italskému státu doplněním účtu vyhrazeného na činnosti v rámci modernizace.

(111) Článek 1 zákona z roku 2010 rovněž stanovil toto:

a) původní úmluvy se prodlužují od 1. října 2010 do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 26. bod odůvodnění);

b) článek 19b legislativního nařízení č. 135/2009 (změněného s úpravami na zákon z roku 2009) je pozměněn zavedením odstavce 24a. Podle tohoto odstavce jsou všechny oficiální úkony a transakce při provádění ustanovení odstavců 1–15 zákona z roku 2009 osvobozeny od daně. Tyto odstavce se týkají liberalizace odvětví námořní kabotáže prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia, včetně přípravného kroku, tj. převedení regionálních společností na příslušné regiony;

c) k zajištění kontinuity veřejné služby a na podporu procesu privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia mohou dotyčné regiony využít prostředky *Fondo Aree Sottoutilizzate* (dále jen „fond FAS“) ([53]) podle směrnice CIPE č. 1/2009 ze dne 6. března 2009 ([54]).

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

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

([50]) Jak je stanoveno v čl. 19 odst. 13a legislativního nařízení č. 78/2009 (změněného na zákon č. 102/2009) a v čl. 19b odst. 19 zákona z roku 2009.

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

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

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

([54]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, č. 137 ze dne 16. června 2009.

(113) Italské orgány poskytly podrobnou odpověď na žádost Komise ze dne 19. prosince 2008 v dopise ze dne 28. dubna 2009. V tomto dopise Itálie mimo jiné:

— uvedla, že prodloužení původních úmluv do 31. prosince 2009 bylo nezbytné k dosažení liberalizace odvětví námořní kabotáže v Itálii prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia,

— tvrdila, že vyrovnávací platba za veřejné služby udělená skupině Tirrenia byla nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy prostřednictvím námořních spojení, jež nebyla uspokojivě zajištěna soukromými subjekty na trhu,

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

— vysvětlila, že k cílům racionalizace patřilo i) zachování potřebných spojení k zajištění územní kontinuity s ostrovy a mezi ostrovy a pevninou a práva na zdraví, studium a mobilitu, ii) racionalizace spojení v případě, že soukromí provozovatelé zajišťovali stejné spoje ve stejném období s podobnými zárukami týkajícími se kvality a kontinuity, a iii) racionalizace spojů v letním období a vysokorychlostních spojení zajišťujících pouze přepravu osob,

— poskytla přehled tras provozovaných společnostmi ve skupině Tirrenia v roce 2008 a omezeného počtu tras, které budou společnosti skupiny Tirrenia provozovat v roce 2009. Podle italských orgánů budou posledně uvedené trasy tvořit základ nových úmluv, jež mají být uzavřeny s novými vlastníky společností ve skupině Tirrenia.

(114) Dne 21. prosince 2009 zaslal generální ředitel Komise příslušný pro energetiku a dopravu italským orgánům dopis, v němž mimo jiné uvedl, že:

— vzhledem k důkladné revizi odvětví námořní kabotáže v Itálii a kvůli značnému sociálnímu dopadu, jenž bude mít privatizace podle italských orgánů v případě, že by se nabídková řízení uskutečnila pouze na základě zakázek na veřejné služby, bylo v zásadě a výjimečně přípustné nabídkové řízení týkající se společností lodní dopravy, jimž byly přiděleny takového zakázky, aby bylo zajištěno splnění kritéria nediskriminace mezi majiteli lodí ze Společenství podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ([55]) (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“),

— vyrovnávací platba za poskytování veřejných služeb musela být omezena na linky, na nichž je nepřetržitá přítomnost ostatních provozovatelů během celého roku omezená, a tudíž nejsou uspokojivě řešeny potřeby trhu. V tomto ohledu bylo požádáno o vysvětlení týkající se selhání trhu na trasách Janov – Porto Torres, Janov – Olbia – Arbatax a Civitavecchia – Olbia. Itálie byla rovněž požádána, aby uvedla, zda společnost Tirrenia obdržela vyrovnávací platbu za provozování těchto tří tras v sezoně. Byly položeny rovněž dotazy týkající se linek provozovaných společností Caremar. V dopise se také uvádělo, že podle nařízení o námořní kabotáži může být odůvodněné pouze zařazení vnitrostátních linek (a nikoli mezinárodních linek) do smluv o veřejné službě,

— platnost smluv skupiny Tirrenia týkajících se veřejné služby skončila dne 31. prosince 2008 a privatizace, kterou Itálie plánovala, může trvat déle, než se předpokládalo. V dopise se proto poukazovalo na možnost zaslání výzvy kvůli nesprávnému provádění nařízení o námořní kabotáži.

(115) Na dopis útvarů Komise ze dne 21. prosince 2009 odpověděly italské orgány dne 22. ledna 2010. Ve svém dopise italské orgány:

— vzaly na vědomí, že Komise v zásadě souhlasila s navrhovaným přístupem při privatizaci skupiny Tirrenia spolu s novými zakázkami na veřejné služby,

([55]) Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7). Komise podotýká, že nařízení o námořní kabotáži nevyžaduje, aby členské státy privatizovaly své společnosti námořní dopravy, nýbrž pouze liberalizovaly tento konkrétní trh.

— poskytly podrobné vysvětlení týkající se tras Janov – Porto Torres, Janov – Olbia – Arbatax a Civitavecchia – Olbia, s ohledem na něž položila Komise řadu otázek. Itálie také potvrdila, že trasy Janov – Porto Torres a Civitavecchia – Olbia jsou mimo sezonu provozovány pouze v rámci režimu veřejných služeb,

— zmínily, že dne 23. prosince 2009 byla zveřejněna výzva k vyjádření zájmu o koupi skupiny Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Itálie uvedla, že má v úmyslu dokončit privatizaci celé skupiny Tirrenia do 30. září 2010,

— požádaly Komisi o výslovné potvrzení toho, zda jsou argumenty předložené s ohledem na selhání trhu dostatečné.

(116) Dne 29. ledna 2010 ([56]) zaslala Komise výzvu týkající se nesprávného provádění nařízení o námořní kabotáži. V tomto dopise Komise připomenula, že dotyčné nařízení vyžaduje, aby v případě, že členský stát uzavře smlouvy o veřejné službě nebo uloží závazky veřejné služby, toto učinil na nediskriminačním základě s ohledem na všechny majitele lodí ze Společenství. Podle čl. 4 odst. 3 zmíněného nařízení mohou stávající zakázky na veřejné služby zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Komise však podotkla, že společnosti ve skupině Tirrenia provozovaly služby námořní dopravy i po skončení platnosti příslušných zakázek na veřejné služby (původních úmluv). Platnost těchto úmluv měla konkrétně skončit na konci roku 2008, Itálie je však opakovaně prodlužovala. Komise proto italské orgány vyzvala k podání připomínek.

(117) Dne 29. ledna 2010 odpověděl generální ředitel Komise příslušný pro energetiku a dopravu na dopis italských orgánů ze dne 22. ledna 2010. Generální ředitel zdůraznil, že se jeho odpověď týká pouze souladu s nařízením o námořní kabotáži, a nikoli otázek státní podpory. V tomto kontextu generální ředitel uvedl, že odůvodnění poskytnuté s ohledem na linky Janov – Porto Torres, Janov – Olbia – Arbatax a Civitavecchia – Olbia postačuje k odstranění dříve vyslovených pochybností. Generální ředitel rovněž hodnotil kladně, že na základě jeho dřívější žádosti zrušila Itálie v novém návrhu úmluvy pro společnost Tirrenia mezinárodní spoj. Co se týká otázek souvisejících s linkami, které provozuje společnost Caremar, za dostatečné se považovalo pouze odůvodnění týkající se některých těchto tras. Itálie byla proto požádána o další vysvětlení ohledně některých linek společnosti Caremar. Generální ředitel připomenul, že zakázky na veřejné služby mohou zahrnovat pouze trasy, u nichž existuje selhání trhu.

(118) Italské orgány odpověděly na výzvu Komise ze dne 29. ledna 2010 dne 29. března 2010. Ve své odpovědi italské orgány:

— připomenuly, že útvary Komise ve svém dopise ze dne 21. prosince 2009 (viz 114. bod odůvodnění) v zásadě souhlasily s privatizací skupiny Tirrenia prostřednictvím spojení společností s novými zakázkami na veřejné služby,

— poznamenaly, že prodloužení původních úmluv bylo odůvodněno pouze nutností zajistit kontinuitu provozování veřejné služby námořní dopravy do dokončení příslušných procesů privatizace,

— potvrdily svůj záměr provést proces privatizace do 30. září 2010, aby bylo k tomuto dni liberalizováno odvětví námořní kabotáže.

— Italské orgány podaly přehled procesu privatizace společnosti Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Itálie konkrétně uvedla, že po zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu podalo devatenáct subjektů dne 19. února 2010 šestnáct vyjádření zájmu. V rámci fáze hloubkové kontroly byla dne 22. března 2010 otevřena datová místnost, která zůstane otevřená do konce května 2010. Itálie v té době očekávala, že by kupní smlouva mohla být podepsána do poloviny července 2010 a vlastnictví převedeno do září 2010.

— Itálie objasnila, že v nabídkovém řízení týkajícím se společnosti Toremar se dalších fází řízení zúčastní jedenáct zainteresovaných stran.

— Itálie upozornila na skutečnost, že by přetrvávající nejistota ohledně výsledku probíhajícího řízení o nesplnění povinnosti mohla ohrozit procesy privatizace a mít rovněž negativní dopad na hodnotu společností určených pro nabídkové řízení.

— Itálie nabídla Komisi úplnou spolupráci za účelem objasnění případných přetrvávajících pochybností s ohledem na řízení o nesplnění povinnosti i možné otázky státní podpory.

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

(119) Dne 10. září 2010 informovaly italské orgány Komisi během schůzky *ad hoc* o tom, že proces privatizace společností Tirrenia a Siremar byl v konečné fázi zrušen, a že tudíž lhůta stanovená na 30. září nebude dodržena. Italské orgány mimoto oznámily, že došlo rovněž k odkladu soutěžních řízení týkajících se zakázek společností Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Zákon č. 163 ze dne 1. října 2010 poté dále prodloužil původní úmluvy do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 26. bod odůvodnění).

(120) Vzhledem k tomuto vývoji přijala Komise dne 24. listopadu 2010 doplňkovou výzvu. V této výzvě Komise:

— konstatovala, že původní úmluvy se společnostmi Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar a Toremar byly prodlouženy automaticky bez soutěžního řízení,

— podotkla, že ačkoli se dotyčné zakázky na veřejné služby uplatňují i nadále, neuskutečnilo se soutěžní řízení, a to s ohledem na společnost Tirrenia, ani s ohledem na společnosti Siremar, Caremar, Saremar či Toremar,

— uvedla, že si vyhrazuje právo vydat v případě potřeby odůvodněné stanovisko (s přihlédnutím k případným připomínkám Itálie).

(121) Dne 21. června 2012 přijala Komise odůvodněné stanovisko týkající se odkladu privatizace tří společností (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalé skupiny Tirrenia. Jelikož nabídková řízení týkající se dalších tří společností (Tirrenia, Toremar a Siremar) byla dokončena v průběhu roku 2011 ([57]), odůvodněné stanovisko se na tyto společnosti nevztahovalo. Komise konstatovala, že Itálie neuskutečnila soutěžní řízení na zadání zakázek na veřejné služby v oblasti námořní kabotáže provozované společnostmi Caremar, Laziomar a Saremar více než tři roky po normálním skončení platnosti příslušných původních úmluv. Tyto úmluvy byly prodlouženy automaticky a na dobu neurčitou, což ostatním majitelům lodí ze Společenství znemožnilo soutěžit o zadání těchto zakázek.

(122) Italské orgány odpověděly na odůvodněné stanovisko dne 8. srpna 2012 a uvedly, že oznámení o zahájení nabídkového řízení k zadání společností s novými zakázkami na veřejné služby byla nebo budou zveřejněna v *Úředním věstníku EU*. Pro společnost Caremar bylo oznámení zveřejněno konkrétně dne 20. července 2012 a pro společnost Laziomar bylo oznámení za účelem zveřejnění zasláno dne 1. srpna 2012. S ohledem na společnost Saremar byl dne 2. srpna 2012 přijat zákon, který vyžadoval zveřejnění takovéhoto oznámení do 2. října 2012.

(123) Dne 13. ledna 2014 se společnost Compagnia Laziale di Navigazione stala novým vlastníkem společnosti Laziomar a podepsala desetiletou smlouvu o veřejné službě týkající se spojení s Pontinskými ostrovy. Dne 16. července 2015 převzala společnost ATI SNAV-Rifim vlastnictví společnosti Caremar a byla jí udělena zakázka na veřejné služby s dobou trvání devět let. Na základě rozhodnutí z roku 2014 vstoupila společnost Saremar do likvidace a zakázka na veřejné služby týkající se tras mezi Sardinií a malými ostrovy byla v březnu 2016 zadána společnosti Delcomar.

(124) Dopisem ze dne 15. července 2016 italské orgány Komisi sdělily, že byla dokončena privatizace všech společností v bývalé skupině Tirrenia. Dne 8. prosince 2016 se Komise rozhodla řízení o nesplnění povinnosti ukončit.

3. DŮVODY ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ

3.1 Prodloužení původní úmluvy mezi státem a skupinou Tirrenia

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

(125) Ve svém rozhodnutí z roku 2011 zastávala Komise předběžně názor, že vymezení závazků veřejné služby není dostatečně jasné, a neumožňuje tudíž Komisi dospět s konečnou platností k závěru, zda obsahuje zjevnou chybu. Komise neměla konkrétně úplnou představu o skutečných závazcích uložených společnosti Tirrenia s ohledem na provozování dotyčných tras v porovnání se službami, jež na týchž trasách nabízejí konkurenti. Komise mimoto pochybovala, zda lze mít za to, že nákladní linky provozované společností Tirrenia uspokojují obecné hospodářské zájmy ve smyslu práva Unie.

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

(126) Komise zastávala předběžný názor, že je splněno druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ([58]), neboť parametry, jež jsou základem výpočtu vyrovnávací platby, byly stanoveny předem a splňovaly požadavky na transparentnost. Komise konkrétně uvedla, že tyto parametry jsou popsány v původní úmluvě (s ohledem na vyrovnávací platbu za rok 2009) a ve směrnici CIPE (pro vyrovnávací platbu od roku 2010).

(127) Komise se však domnívala, že třetí kritérium není (jak se zdá) splněno a že hospodářským subjektům mohla být za plnění úkolů veřejné služby poskytnuta nadměrná náhrada. Komise vyslovila zejména pochybnosti ohledně toho, zda riziková prémie ve výši 6,5 %, která se uplatňuje od roku 2010, odráží náležitou úroveň rizika, jelikož se zjevně nezdá, že by společnost Tirrenia převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s poskytováním těchto služeb.

(128) Komise se rovněž předběžně domnívala, že není splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, jelikož prodloužení původních úmluv nebylo předmětem zadávacího řízení. Komise mimoto poznamenala, že neobdržela žádné důkazy k doložení tvrzení, že společnost Tirrenia skutečně poskytovala dotyčné služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

(129) V rozhodnutí z roku 2011 proto Komise dospěla k předběžnému závěru, že vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb, které byly společnosti Tirrenia vyplaceny v období 2009–2011, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise mimoto zastávala názor, že by se tato podpora měla pokládat za novou podporu.

(130) V rozhodnutí z roku 2012 měla Komise za to, že jelikož se v roce 2012 žádná z podmínek nezměnila, představuje do vstupu nové úmluvy v platnost vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Tirrenia od 1. ledna 2012 na základě dalšího prodloužení původní úmluvy rovněž státní podporu.

3.1.2 *Slučitelnost*

(131) V rozhodnutí z roku 2011 zastávala Komise předběžně názor, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná za období 2009–2011 nespadá do oblasti působnosti rozhodnutí Komise 2005/842/ES o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([59]) ani rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([60]). Komise proto toto opatření posoudila přímo podle čl. 106 odst. 2 SFEU a konstatovala, že pochybuje o tom, zda jsou splněny platné podmínky slučitelnosti.

(132) V rozhodnutí z roku 2012 Komise uvedla, že dne 31. ledna 2012 vstoupil v platnost nový balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu sestávající z rozhodnutí Komise 2012/21/EU o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([61]) a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([62]). Komise však zastávala předběžně názor, že vyrovnávací platba za poskytování veřejných služeb na základě prodloužení původní úmluvy nemůže být pokládána za slučitelnou s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(133) Zákon z roku 2010 prodloužil platnost původní úmluvy od 30. září 2010 do konce procesu privatizace. V době přijetí zákona z roku 2010 byla společnost Tirrenia podnikem v obtížích (viz 61. bod odůvodnění). Vyrovnávací platby, které společnost obdržela od 1. října 2010 do doby privatizace, proto nelze posoudit na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Podle odstavce 9 ([63]) rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 zastávala Komise předběžný názor, že by se tato podpora měla posoudit podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

([58]) Viz rozsudek ze dne 24. července 2003 ve věci Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

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

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

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

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

([63]) Tento bod zní takto: „Podpora poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu, kteří jsou v obtížích, se posuzuje podle pravidel Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích."

(134) Komise podotkla, že kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 nebyla v tomto případě splněna, a proto se v rozhodnutí z roku 2012 předběžně domnívala, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Tirrenia v obtížích představuje neslučitelnou podporu na restrukturalizaci.

3.2 **Nezákonné prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia**

(135) V rozhodnutí z roku 2012 zastávala Komise předběžně názor, že podpora na záchranu byla nezákonně prodloužena od 28. srpna 2011 do 18. září 2012 a že prodloužení podpory na záchranu v tomto období představuje neslučitelnou podporu společností Tirrenia a Siremar a případně rovněž jejich příslušných nabyvatelů. Komise konkrétně uvedla, že Itálie nepředložila do šesti měsíců od vyplacení první splátky podpory na záchranu těmto společnostem plán restrukturalizace nebo likvidace, jak se vyžaduje v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Komise se domnívala, že nebyly rovněž splněny podmínky pro prodloužení podpory na záchranu stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

3.3 **Privatizace společnosti Tirrenia a odložení platby kupní ceny ze strany společnosti CIN**

(136) V rozhodnutí z roku 2011 vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, že nabídkové řízení týkající se prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia bylo dostatečně transparentní a bezpodmínečné, aby zajišťovalo prodej za tržní cenu.

(137) Komise za prvé uvedla, že ačkoli byla výzva k vyjádření zájmu zveřejněna v několika novinách a na řadě internetových stránek, zdá se, že neobsahovala podrobné údaje o rozsahu prodeje a neposkytovala uchazečům jednoznačné pokyny ohledně následných fází řízení. Výzva rovněž neobsahovala (jak se zdá) předkvalifikační kritéria nebo kritéria pro výběr či jiné podmínky, které museli uchazeči splnit, kromě závazné podmínky týkající se dalšího poskytování veřejné služby. Veškeré příslušné informace ohledně majetku, který je předmětem prodeje, byly uchazečům zpřístupněny teprve ve fázi hloubkové kontroly.

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

(139) Proces prodeje oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar se zakládal na postupu stanoveném v Marzaniho zákoně (viz 64. bod odůvodnění). Komise proto posoudila oba postupy společně. Domnívala se, že prodej oborů podnikání s novými úmluvami vedl k povinnosti nabyvatelů poskytovat veřejnou službu s výhradou předem stanovených závazků týkajících se kvality, četnosti a jízdného, jak bylo stanoveno v nových úmluvách. Komisi se zdálo, že uložením těchto povinností neusiloval stát o dosažení nejvyšší ceny, nýbrž že spíše sledoval cíle veřejného zájmu. Komise pokládala za velmi nepravděpodobné, že by soukromý prodávající přikládal stejný význam nepřerušenému provozování veřejné služby.

(140) Komise se obdobně domnívala, že by soukromý prodávající působící za běžných tržních podmínek neuložil povinnost zachovat po dobu dvou let úroveň zaměstnanosti.

(141) Z výše uvedených důvodů dospěla Komise k předběžnému závěru, že postup privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia nebyl dostatečně transparentní a bezpodmínečný, aby sám o sobě zajistil prodej za tržní cenu. Komise proto nemohla vyloučit poskytnutí hospodářské výhody buď prodávané hospodářské činnosti, nebo nabyvateli.

(142) Na základě dostupných informací se Komise také domnívala, že by případná podpora, která mohla být poskytnuta v procesu privatizace, byla neslučitelná.

(143) V rozhodnutí z roku 2012 zastávala Komise předběžný názor, že odložení platby kupní ceny za obor podnikání společnosti Tirrenia ze strany společnosti CIN mohlo představovat státní podporu společnosti CIN. Komise konkrétně uvedla, že skutečná hodnota kupní ceny získaná diskontováním odložených plateb na jejich hodnotu v okamžiku prodeje je nižší než tržní hodnota stanovená nezávislým znalcem, kterého ustanovila Itálie. Komise se proto domnívala, že společnost CIN mohla mít výhodu, kterou představuje přinejmenším rozdíl mezi cenou stanovenou nezávislým znalcem a budoucími platbami diskontovanými na současnou hodnotu. Na základě dostupných informací měla Komise za to, že by toto opatření mohlo představovat provozní podporu, která je v zásadě neslučitelná s vnitřním trhem.

3.4 **Nová úmluva mezi italským státem a společností CIN**

(144) V rozhodnutí z roku 2012 byla Komise předběžně toho názoru, že vyrovnávací platba poskytovaná nabyvateli oboru podnikání společnosti Tirrenia (tj. společnosti CIN) nesplňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a proto představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(145) Komise dospěla k tomuto závěru vzhledem k tomu, že:

— přinejmenším na některých trasách provozovaných společností CIN byli zjevně přítomni konkurenti, kteří poskytovali (jak se zdálo) podobné služby,

— výpočet vyrovnávací platby podle směrnice CIPE vedl (jak se zdálo) k poskytnutí nadměrné vyrovnávací platby provozovateli za poskytování veřejné služby, a to z týchž důvodů, jaké byly uvedeny v rozhodnutí z roku 2011, a

— patrně nebylo dodrženo čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ([64]), neboť předmětem nabídkového řízení byl obor podnikání společnosti Tirrenia ve spojení s novou úmluvou namísto zadání samotné zakázky na veřejné služby a nebylo prokázáno, že to umožnilo výběr uchazeče, který je schopen poskytovat služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

(146) Co se týká slučitelnosti vyrovnávací platby pro společnost CIN, Komise konstatovala, že podle informací, které poskytly italské orgány, se zdá, že v případě linek provozovaných společností CIN v rámci režimu veřejných služeb nepřekročil počet cestujících přepravených v předchozích dvou letech před rokem pověření prahovou hodnotu stanovenou v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, tj. 300 000 osob. Vzhledem k pochybnostem ohledně skutečné povahy služeb obecného hospodářského zájmu a ohledně možné nadměrné náhrady pro společnost CIN však Komise zastávala předběžný názor, že vyrovnávací platby nelze považovat za slučitelné na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise poté posoudila podporu na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, konstatovala však, že má pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny podmínky slučitelnosti stanovené ve zmíněném rámci, a vyzvala Itálii, aby prokázala, že tomu tak je.

3.5 **Přednost v přístavu**

(147) V rozhodnutí z roku 2011 se Komise předběžně domnívala, že není-li tato přednost zpoplatněna, opatřením se poskytuje regulativní výhoda, která nezahrnuje převod státních prostředků, a nelze ji proto považovat za státní podporu. Komise měla za to, že je-li přednost v přístavu zpoplatněna, nevede to v případě, že společnost Tirrenia poskytuje skutečné služby obecného hospodářského zájmu a tato přednost je poskytnuta pouze v souvislosti s trasami, na něž se vztahuje služba obecného hospodářského zájmu, k dodatečné hospodářské výhodě, jelikož to je spojeno s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu. Komise však vyzvala italské orgány a třetí strany, aby poskytly bližší informace o tomto opatření.

(148) Jelikož Komise měla pochybnosti ohledně legitimity poslání služby obecného hospodářského zájmu, nemohla dospět k závěru ohledně slučitelnosti opatření, pokud by se jednalo o podporu.

([64]) Podrobný popis kritéria viz 301. bod odůvodnění, bod 4).

3.6 **Opatření stanovená zákonem z roku 2010**

(149) V rozhodnutí z roku 2011 zastávala Komise předběžný názor, že všechna opatření stanovená zákonem z roku 2010 představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia. Jednalo se o 1) možné využití finančních prostředků vyhrazených na modernizaci lodí pro účely likvidity; 2) osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace; 3) možné využití prostředků fondu FAS. Komise italské orgány vyzvala, aby objasnily, zda a jak bylo každé z těchto opatření nezbytné k poskytování veřejné služby.

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

4. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

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

(151) Itálie poskytla seznam tras provozovaných společností Tirrenia, na něž se vztahují závazky veřejné služby, včetně sezonní četnosti a jízdních řádů, konkurenčního prostředí a důvodů vedoucích k uložení závazků veřejné služby.

(152) Co se týká existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu, Itálie uvedla, že závazky veřejné služby, které uložila společnosti Tirrenia a později společnosti CIN, zajišťují z hlediska pravidelnosti, kontinuity a kvality uspokojivou službu spojující pevninu s přístavy na ostrovech. Tato služba přispívá k hospodářskému rozvoji ostrovů a současně zaručuje základní potřeby mobility komunit na ostrovech a zajišťuje dodržování práva na územní kontinuitu zaručeného ústavou. Itálie v této souvislosti uvedla, že závazky veřejné služby jsou zcela v souladu s cíli článku 174 a následujících článků SFEU a prohlášení č. 30 o ostrovních regionech (připojeného k závěrečnému aktu Amsterodamské smlouvy). Itálie odkázala také na judikaturu Soudního dvora Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“), která potvrzuje, že úsilí o zajištění dostatečné pravidelné lodní přepravy na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy představuje legitimní cíl obecného zájmu ([65]).

(153) Itálie tvrdila, že služby provozované společnostmi, které podléhají závazkům veřejné služby, a služby poskytované společnostmi vykonávajícími podnikatelskou činnost svobodně, nejsou zcela srovnatelné. Konkrétně, pravidelnost, kontinuita a kvalita služeb poskytovaných prvně uvedenými společnostmi je plně zaručena díky jednoznačným závazkům stanoveným v úmluvách, zatímco druhé společnosti jsou závislé pouze na výpočtu návratnosti investic provedeném dotyčným provozovatelem. V tomto ohledu uvedla Itálie příklad trasy La Maddalena – Palau, u níž se společnost Enermar provozující tuto linku na komerční bázi rozhodla službu ukončit bez předchozího oznámení. Společnost Saremar, která provozovala tuto trasu na základě smlouvy o veřejné službě, musela naopak pokračovat v poskytování služby, a tudíž ve skutečnosti zajišťovala územní kontinuitu. Itálie poukázala také na soukromého provozovatele Go In Sardinia, který v srpnu 2014 kvůli finančním potížím poskytování služeb neočekávaně pozastavil. To způsobilo nesnáze tisícům cestujících, kteří již své jízdenky uhradili a kteří by se bez zásahu ze strany společnosti Tirrenia nedostali do svých cílových destinací.

4.2 **K potenciálnímu nezákonnému prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia**

(154) Italské orgány připomenuly, že dopisem ze dne 16. května 2011 Komisi informovaly o tom, že společnost Tirrenia v mimořádné správě splatí úvěry se státní zárukou po dokončení prodeje oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar, a to z prostředků získaných z tohoto prodeje ([66]). Jelikož dne 25. července 2011 podepsala společnost CIN smlouvu týkající se prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia, italské orgány i společnost Tirrenia v mimořádné správě se oprávněně domnívaly, že by podpora mohla být vrácena ve lhůtě do 28. srpna 2011.

([65]) Viz rozsudek ve věci Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, body 27–28.

([66]) Pro obě společnosti existovala jedna mimořádná správa a jeden mimořádný komisař.

(155) Itálie zdůraznila, že následné události dokončení prodeje oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar neočekávaně zpozdily. Společnost Tirrenia v mimořádné správě musela proto provozovat své služby podstatně déle, než se plánovalo, a nést související náklady. Podle Itálie byl plán likvidace společnosti Tirrenia k dispozici na internetových stránkách společnosti Tirrenia v mimořádné správě dlouho před uplynutím šestiměsíční lhůty stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Itálie dodala, že Komise byla průběžně informována o pokroku procesu privatizace. Celá částka, kterou dlužily společnosti Tirrenia a Siremar, včetně úroků, byla státu vrácena pouze 48 dnů od uhrazení první splátky ceny za obor podnikání společnosti Tirrenia ze strany společnosti CIN.

4.3 **K privatizaci oboru podnikání společnosti Tirrenia**

4.3.1 *K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení*

(156) Itálie zdůraznila, že se řízení uskutečnila zcela v souladu s Marzaniho zákonem. Ačkoli dotyčný zákon odkazuje na možnost určit nabyvatele prostřednictvím soukromého vyjednávání, nevylučuje to dodržení zásad otevřenosti, transparentnosti a nediskriminace. V tomto případě mimoto možnost využít soukromé vyjednávání vylučují jiné právní předpisy, jež výslovně vyžadují uspořádání transparentních a nediskriminačních soutěžních řízení. Konkrétně ustanovení čl. 1 odst. 5a písm. b) zákona z roku 2010 vyžaduje, aby mimořádný komisař zkrátil řízení na „*minimální dobu, jak je možné v rámci mimořádného správního řízení, přičemž je současně dodrženo soutěžní, transparentní a nediskriminační řízení nezbytné pro prodej*“.

(157) Postup podle čl. 4 odst. 4c legislativního nařízení č. 347/2003 poskytl podle Itálie další záruky, pokud jde o transparentnost a nediskriminaci, zejména vzhledem ke stanovení tržní ceny podnikatelské jednotky určené k prodeji nezávislým znalcem a výběru nejvýhodnější nabídky z hlediska ceny.

(158) Itálie uvedla, že všechny strany měly rovný přístup ke všem informacím potřebným k jednoznačnému stanovení majetku určeného k prodeji a vypracování nabídky. Prodej byl ve skutečnosti omezen na aktiva a smluvní vztahy související s poskytováním veřejné služby, a to takto:

a) plavidla a pomocné zařízení potřebné pro plnění závazků veřejné služby;

b) smlouvy se strategickými dodavateli týkající se služeb nezbytných pro běžné provozování činnosti;

c) právní požadavek na předložení návrhu na opětovné zaměstnání pracovníků nezbytných k plnění závazků veřejné služby na základě tabulek obsazení plavidel posádkou (podrobnosti viz 160. bod odůvodnění).

(159) Itálie rovněž uvedla, že šest plavidel společnosti Tirrenia, která nebyla zapotřebí pro poskytování veřejné služby, bylo prodáno v rámci samostatných procesů prodeje. Samostatné procesy prodeje byly zahájeny také za účelem odprodeje nemovitostí a uměleckých děl patřících společnosti Tirrenia. Tato aktiva nebyla tudíž zahrnuta v nabídkovém řízení týkajícím se oboru podnikání společnosti Tirrenia (viz také oddíl 4.3.2).

(160) Co se týká konkrétně povinnosti zachovat úrovně zaměstnanosti, Itálie zdůraznila, že prodej oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar nespadá do oblasti působnosti článku 2112 občanského zákoníku, a zaměstnanci (s existujícími smlouvami) nejsou tudíž převedeni automaticky na úspěšné uchazeče. Jedinou povinností úspěšných uchazečů bylo znovu zaměstnat pracovníky prodávajícího (na základě nových smluv) a zachovat úrovně zaměstnanosti po dobou dvou let, jak vyžaduje ustanovení čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999, jež se vztahuje na všechny velké společnosti v mimořádné správě. To však neznamenalo, že zaměstnanci společnosti Tirrenia budou na nabyvatele převedeni automaticky. Tato povinnost byla mimoto omezena na zaměstnance, kteří se podle podnikatelského plánu a tabulek obsazení plavidel posádkou považovali za nezbytné pro další provozování veřejné služby.

(161) Itálie tvrdila, že tato povinnost uložená obecnými vnitrostátními právními předpisy, která má zajistit kontinuitu činnosti a poskytování veřejné služby, by byla za stejných podmínek uložena i soukromým prodejcem.

(162) Po zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu v italštině a angličtině na internetových stránkách společnosti Tirrenia a v několika vnitrostátních a mezinárodních novinách a na specializovaných internetových stránkách podaly italské, evropské a mimoevropské subjekty 21 vyjádření zájmu. Itálie se domnívala, že to prokazuje, že obsah této výzvy umožnil jednoznačně určit, co je předmětem prodeje, a povahu postupu, který se použije, přičemž byly současně chráněny obchodně citlivé informace (především na ochranu zájmů potenciálních nabyvatelů). Během fáze hloubkové kontroly pak byly subjektům poskytnuty podrobné informace týkající se mimo jiné konkrétních aktiv určených k prodeji, podnikatelského plánu a návrhu nové úmluvy (viz 72. bod odůvodnění).

(163) Itálie proto tvrdila, že všem subjektům, které projevily zájem o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia, byly transparentním a nediskriminačním způsobem poskytnuty informace potřebné pro vyhotovení nabídky s plnou znalostí faktů.

4.3.2 *K prodeji majetku nezahrnutého do oboru podnikání společnosti Tirrenia*

(164) Itálie uvedla, že mimořádný komisař zahájil nezávislá, transparentní a nediskriminační nabídková řízení na prodej šesti lodí ([67]), které společnost Tirrenia nepotřebovala k provozování veřejné služby. Dne 10. prosince 2010 byly výzvy k vyjádření zájmu zveřejněny ve vnitrostátních a mezinárodních novinách a také v některých specializovaných publikacích. Po uplynutí lhůty, která byla dvakrát prodloužena, byly pro pět tzv. rychlých trajektů obdrženy pouze nabídky pro účely demolice. Po uplynutí lhůty u řízení týkajícího se motorové lodi Domiziana však byly obdrženy dvě nabídky na koupi tohoto plavidla pro komerční účely (tj. lodní dopravu). Bylo vyvinuto úsilí o dosažení vyšších nabídek (od dvou původních uchazečů i od potenciálních dalších uchazečů), žádné takovéto nabídky však obdrženy nebyly. Nabídkové řízení proto vyhrál uchazeč, který předložil nejvyšší nabídku.

(165) Itálie také uvedla, že se rovněž plánoval prodej řady nemovitostí ve vlastnictví společnosti Tirrenia, a to prostřednictvím nezávislých samostatných nabídkových řízení, neboť tyto nemovitosti nebyly zapotřebí pro provozování veřejné služby, a nebyly proto zahrnuty do oboru podnikání společnosti Tirrenia. Itálie poukázala na prodej Palazzo Molin v Benátkách, aby doložila záruky, které byly přijaty k zajištění nejvyšší možné kupní ceny, jíž bylo možno docílit (např. stanovení hodnoty nemovitosti nezávislým znalcem, vyzvání uchazečů, aby své nabídky zlepšili). Itálie rovněž uvedla, že prostřednictvím zvláštní veřejné aukce uskutečněné významnou akční síní bude prodána i sbírka uměleckých děl společnosti Tirrenia.

4.3.3 *Ke spojení majetku oboru podnikání společnosti Tirrenia s novou úmluvou*

(166) Itálie za prvé uvedla, že rozhodnutí o privatizaci majetku společně s pověřením závazkem veřejné služby bylo přijato k zajištění bezproblémové liberalizace odvětví námořní kabotáže. Itálie uvádí, že tato strategie byla předem projednána s Komisí (viz oddíl 2.4) a že se mělo za to, že je v zásadě v souladu s nařízením o námořní kabotáži.

(167) Itálie se mimoto domnívala, že vzhledem k převládajícím tržním podmínkám v té době bylo vhodné spojit aktiva oboru podnikání společnosti Tirrenia s novou úmluvou. V době recese a významného poklesu poptávky v odvětví námořní dopravy možnost využívat flotilu oboru podnikání společnosti Tirrenia k provozování tras v rámci veřejné služby stanovených v nové úmluvě představovala spíše životaschopnou obchodní příležitost než faktor, který by snížil tržní hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia. Itálie se proto domnívá, že toto nemohlo nepříznivě ovlivnit nabídkové řízení a výslednou cenu.

(168) Itálie v této souvislosti připomenula, že ze šesti lodí nezahrnutých do oboru podnikání společnosti Tirrenia (viz 164. bod odůvodnění), bylo nutno pět lodí prodat pro účely demolice. Itálie se domnívá, že vzhledem k složitosti trhu námořní dopravy a hospodářskému útlumu v té době nebylo možné dosáhnout lepší cenu za majetek společnosti ani v případě opakovaní nabídkového řízení nebo v případě, že by aktiva nebyla spojena s novou úmluvou. Itálie odkazuje také na připomínku jednoho potenciálního uchazeče o obor podnikání společnosti Tirrenia v rámci evropského postupu schvalování fúze. Tento uchazeč konkrétně uvedl, že minimální cena stanovená nezávislým znalcem, kterého ustanovila Itálie, je ve skutečnosti příliš vysoká.

([67]) Konkrétně byla uspořádána dvě nabídková řízení. Jedno řízení týkající se rychlých trajektů společnosti Tirrenia – Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto – a samostatné řízení týkající se motorové lodi Domiziana patřící společnosti Tirrenia. První nabídkové řízení se vztahovalo i na rychlý trajekt Guizzo patřící společnosti Siremar.

4.3.4 *K ustanovení nezávislého znalce*

(169) Itálie uvedla, že dne 16. prosince 2010 bylo pět předních finančních institucí bez expozice skupině Tirrenia vyzváno k podání nabídek na ocenění oboru podnikání společnosti Tirrenia. Žádná z vyzvaných institucí ve stanovené lhůtě nabídku nepodala.

(170) Posléze projevila zájem o převzetí úkolu nezávislého poradce za stejných podmínek, jaké byly stanoveny ve výběrovém řízení, Banca Profilo. Vyhláškou ze dne 4. února 2011 určil ministr společnost Banca Profilo nezávislým znalcem pro účely stanovení tržní hodnoty oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar.

4.3.5 *Ke kritériím pro zadání*

(171) Itálie zdůraznila, že dne 2. února 2011 zaslal mimořádný komisař zainteresovaným subjektům dopis týkající se řízení, v němž byla jednoznačně stanovena kritéria pro zadání. Tento dopis uváděl právní předpisy vztahující se na proces prodeje a objasňoval, že kupní cena nemůže být nižší než hodnota stanovená nezávislým znalcem, zatímco navržený podnikatelský plán musí být v souladu se závazky veřejné služby stanovenými v nové úmluvě.

(172) Itálie také potvrdila, že kritériem pro zadání v případě více nabídek byla nejvyšší cena, jak bylo stanoveno ve zvláštních pravidlech týkajících se řízení.

4.3.6 *Ke zprávě společnosti Ecorys*

(173) V průběhu šetření byla Itálie vyzvána, aby se vyjádřila (viz 8. bod odůvodnění) k zjištěním nezávislého konzultanta, kterého vybrala Komise (společnost Ecorys). Itálie souhlasila se závěry společnosti Ecorys, že spojení privatizace s přidělením nové úmluvy ani podmínka týkající se pracovních sil nesnížily tržní hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia.

(174) Co se týká výše zmíněného spojení, Itálie odkázala na řadu tvrzení společnosti Ecorys, včetně její úvahy, že v době prodeje byla jedinou schůdnou alternativou prodeje majetku v rámci režimu veřejných služeb (tj. spojení privatizace majetku s novou úmluvou) likvidace oboru podnikání společnosti Tirrenia. Itálie také zopakovala, že v době krize v odvětví trajektové dopravy vyznačující se značným poklesem poptávky představovala možnost využívat flotilu společnosti Tirrenia k provozování tras v rámci veřejné služby stanovených v úmluvě spíše platnou obchodní příležitost než faktor, který pravděpodobně snížil hodnotu majetku. Itálie mimoto připomenula, že ze šesti lodí nezahrnutých do oboru podnikání společnosti Tirrenia bylo možno pět lodí prodat pouze pro účely demolice (viz 168. bod odůvodnění). Itálie také tvrdila, že vzhledem ke skutečné ceně vyplývající z nabídkového řízení, k výši cen paliva a špatné hospodářské situaci nebylo možné dosáhnout lepšího ocenění aktiv ani v případě opakování nabídkového řízení nebo změny rozsahu aktiv určených k prodeji.

(175) Pokud jde o podmínku týkající se pracovních sil, Itálie zdůraznila závěr společnosti Ecorys, že neexistují prvky prokazující, že tato podmínka měla významný dopad na hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia. Itálie dále připomenula, že tato podmínka vyplývala z čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999 a týkala se pouze těch zaměstnanců, kteří byli nezbytní k zaručení provozování dotyčné činnosti v souladu s tabulkami obsazení plavidel posádkou. Tabulky obsazení plavidel posádkou i) stanoví kvalitativní a kvantitativní složení posádky potřebné k provozování plavidla v souladu s předpisy o námořní bezpečnosti; ii) jsou stanoveny ministerskou vyhláškou a iii) vyhotovuje je komise, která ve funkci poradců zahrnuje organizace zastupující pracovníky a majitele lodí. Plavidlo může plout 365 dnů v roce a u posádky plavidla se musí střídat doby strávené na palubě s dobami na pevnině. Při stanovení počtu pracovních sil potřebných k zajištění fungování oboru podnikání společnosti Tirrenia musí proto minimální počet pracovních sil zahrnovat počet členů posádky uvedený v tabulkách obsazení plavidel posádkou plus náhradní členy posádky. Nový vlastník oboru podnikání společnosti Tirrenia by musel dodržet tyto minimální počty pracovních sil bez ohledu na jakoukoli podmínku týkající se pracovních sil. Itálie mimoto dodala, že ačkoli nabyvatel oboru podnikání společnosti Tirrenia musel nabídnout zaměstnání všem pracovníkům, kteří jsou zapotřebí k zaručení provozování veřejné služby, toto se zakládalo na jiných pracovních smlouvách, než byly smlouvy existující dříve ([68]).

([68]) K doložení toho, že nabyvatel nemusel převzít všechny zaměstnance společnosti Tirrenia, Itálie uvedla, že společnost Tirrenia zaměstnávala v době hloubkové kontroly 1 414 osob, zatímco po převodu vlastnictví na společnost CIN se tento počet snížil o 12 % na 1 239 osob (z toho 313 osob s dočasnými smlouvami). Z celkem osmnácti vedoucích pracovníků zaměstnávaných společností Tirrenia se pouze čtyři stali zaměstnanci společnosti CIN.

(176) Zpráva společnosti Ecorys obsahovala závěr, že by odhadovaná hodnota oboru podnikání společnosti Tirrenia mohla být přibližně o 7,8 % vyšší než hodnota uvedená znalcem, kterého ustanovily italské orgány, tj. společností Banca Profilo. Itálie se domnívala, že tento rozdíl lze vysvětlit tím, že oba znalci museli vycházet z odhadů řady technických parametrů a že v těchto odhadech přirozeně existují určité rozdíly. Italské orgány předložily vlastní ocenění vyhotovené společností Banca Profilo, které podrobně vysvětluje rozdíly ([69]) oproti zprávě společnosti Ecorys. Itálie se domnívala, že toto její vlastní ocenění uvádí spolehlivé a objektivní důvody rozdílů mezi oběma oceněními. Banca Profilo tvrdila, že její předpoklady byly konzervativnější ([70]) než předpoklady společnosti Ecorys a lépe odrážely předmětnou situaci.

(177) Itálie mimoto podotkla, že se převod vlastnictví oboru podnikání společnosti Tirrenia uskutečnil více než dva roky po rozhodném dni, který ve svých oceněních použily společnosti Banca Profilo i Ecorys. Podle Itálie se během tohoto období hodnota majetku oboru podnikání společnosti Tirrenia snížila a významně se zhoršila hospodářská situace. Z tohoto důvodu dospěla Itálie k závěru, že je nepochybné, že ke dni uskutečnění prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia odrážely cenové podmínky sjednané stranami plně tržní hodnotu aktiv společnosti.

4.4 **K souladu nové úmluvy s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark**

(178) Itálie zopakovala, že oznámila vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb, která má být vyplácena podle nové úmluvy, pouze z důvodu právní jistoty, neboť se domnívala, že toto opatření nepředstavuje státní podporu (viz 4. bod odůvodnění). Italské orgány konkrétně tvrdily, že jsou splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a to z těchto důvodů:

— Služby námořní dopravy vymezené italskými orgány v nové úmluvě jsou nezbytné pro hospodářský rozvoj ostrovů a rovněž k uspokojení základních potřeb ostrovních komunit v oblasti dopravy a k zajištění dodržení práva na územní kontinuitu, které je zaručeno v italské ústavě. Nová úmluva jednoznačně stanoví služby, plavidla, jízdní řády a limity sazeb. Itálie proto tvrdila, že závazky veřejné služby jsou jasně vymezené a že je splněno první kritérium stanovené ve věci Altmark.

— Parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočítána, jsou podrobně vysvětleny ve směrnici CIPE a byly použity v nové úmluvě (a jejích přílohách), zatímco maximální částky vyrovnávací platby jsou stanoveny v zákoně z roku 2009. Itálie proto tvrdila, že tyto parametry byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem a že je splněno druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

— Provozovatel veřejné služby nese veškerá rizika spojená s činností (viz také oddíl 4.5) na základě pevně stanovené výše dotace, která neposkytuje jistotu úplného pokrytí nákladů. Z tohoto důvodu Itálie uvedla, že míra návratnosti ve výši 6,5 % je v souladu s činností, aniž by měla za následek nadměrnou náhradu za poskytování veřejné služby. Má se tudíž za to, že je splněno i třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

— Obor podnikání společnosti Tirrenia byl zprivatizován na základě otevřeného nabídkového řízení, které se vztahovalo na aktiva potřebná k poskytování veřejné služby a bylo spojeno s novou úmluvou o poskytování této služby s osmiletou dobou platnosti. Jelikož nabídkové řízení dodrželo zásady hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminace a kritériem pro zadání byla nejvyšší cena, Itálie tvrdila, že je splněno také čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

4.5 **K rizikové prémii ve výši 6,5 % stanovené ve směrnici CIPE**

(179) Itálie uvedla, že v roce 2009 činila vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Tirrenia 80 010 000 EUR. Od roku 2010 byla maximální částka vyrovnávací platby stanovena ve výši 72 685 642 EUR. Itálie podotkla, že tato částka je podstatně nižší než výše schodků, jež společnost vykázala v minulosti. To nabyvatele oboru podnikání společnosti Tirrenia pravděpodobně donutí k zvýšení efektivnosti činnosti, aby během celé doby platnosti nové úmluvy dosáhl schodků v rámci limitů stanovené částky dotace a v dlouhodobém horizontu vyrovnal budoucí inflaci.

([69]) To zahrnuje rozdílné bezrizikové míry, koeficienty beta, náklady dluhu a některé rozdíly ve způsobu výpočtu likvidační hodnoty (většinou náklady na propuštění zaměstnanců).

([70]) Banca Profilo například použila jako bezrizikovou míru sazby desetiletých italských státních dluhopisů, neboť obor podnikání společnosti Tirrenia působí výhradně v Itálii. Společnost Ecorys však použila nižší sazby německých státních dluhopisů, jež však podle společnosti Banca Profilo podhodnocují kapitálové náklady oboru podnikání.

(180) Směrnice CIPE předpokládá, že se riziková prémie ve výši 6,5 % bude používat ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce s použitím WACC (viz 42. bod odůvodnění). Itálie však objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto zjednodušit výpočet použitím sazby ve výši 6,5 % jako paušální míry návratnosti kapitálu. Tento zjednodušený přístup se používal během doby prodloužení původní úmluvy a uplatňuje se i v rámci nové úmluvy. Italské orgány rovněž prokázaly, že by použití úplné metodiky stanovené ve směrnici CIPE mohlo vést k návratnosti kapitálu, jež by přinejmenším v některých letech překročila 6,5 %. Z tohoto důvodu se Itálie domnívá, že zjednodušený přístup je konzervativní a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby společnostem Tirrenia nebo CIN, než jaká by byla stanovena podle směrnice CIPE.

(181) Itálie také tvrdila, že návratnost kapitálu ve výši 6,5 % odráží riziko činností, jimiž byla společnost Tirrenia resp. společnost CIN pověřena, aniž by vedla k nadměrné náhradě za veřejné služby, a to z důvodů uvedených v následujících bodech odůvodnění.

(182) Itálie za prvé připomenula, že během doby prodloužení původní úmluvy musela společnost Tirrenia kvůli složité finanční situaci vstoupit dne 5. srpna 2010 do mimořádné správy. Podle Itálie bylo fakticky nemožné pokrýt plně čisté náklady (tj. náklady minus příjmy) na veřejnou službu s maximální částkou vyrovnávací platby stanovenou v zákoně z roku 2009. Společnost Tirrenia by proto v praxi nedosáhla v období od 1. ledna 2010 do 18. července 2012 žádné návratnosti kapitálu. Itálie k doložení tohoto tvrzení předložila účty pro jednotlivé trasy společnosti Tirrenia za roky 2010 a 2011 a čtvrtletní finanční výkazy pro rok 2012.

(183) Nová úmluva stanoví, že výše vyrovnávací platby pro nabyvatele oboru podnikání společnosti Tirrenia bude vypočtena podle odhadovaného vývoje příjmů a nákladů. Podle Itálie nová úmluva na rozdíl od původních úmluv nestanoví plnou a automatickou náhradu vyšších provozních nákladů (jako jsou náklady práce, náklady na palivo, pronájem lodí atd.). Rizika související se zvýšením těchto nákladů, jakož i rizika spojená s objemy dopravy proto ponese plně provozovatel. Itálie proto tvrdila, že provozovatel nese veškerá rizika spojená se službou a nemá záruku, že obdrží náhradu ve výši dostatečné k pokrytí veškerých nákladů. Podle Itálie to platí i v případě, vezmou-li se v úvahu články 8 a 9 nové úmluvy, jelikož provozovatel je nadále vystaven riziku prodlev mezi výskytem takovéto nerovnováhy a okamžikem, kdy lze provést úpravy. Jakékoli takovéto úpravy jsou mimoto výsledkem jednání a neuplatňují se se zpětnou účinností, nýbrž pouze do budoucna. Itálie předložila roční účetní závěrky společnosti CIN pro jednotlivé trasy za období od 18. července 2012 do konce roku 2018, aby prokázala, že podle nové úmluvy nebyla poskytována nadměrná vyrovnávací platba.

4.6 **K souladu nové úmluvy s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011**

(184) Ačkoli se Itálie domnívala, že vyrovnávací platba za veřejné služby vyplácená společnosti CIN podle nové úmluvy nepředstavuje státní podporu, rovněž tvrdila, že by toto opatření bylo v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, pokud by představovalo podporu.

(185) Itálie připomenula, že hodnocení Komise týkající se skutečné povahy služby obecného hospodářského zájmu je omezeno na kontrolu toho, zda se členský stát nedopustil při vymezení dotyčné služby jako služby obecného hospodářského zájmu zjevné chyby. V tomto kontextu popsala Itálie trasy uvedené v nové úmluvě a podotkla, že na řadě těchto tras je společnost CIN jediným provozovatelem. U tří dalších tras dostává společnost CIN mimoto vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb pouze mimo sezonu, přičemž během sezony se na ni vztahují určitá omezení (např. s ohledem na jízdné).

(186) Itálie poskytla roční údaje o počtu cestujících za dvě účetní období předcházející roku, v němž byla přidělena služba obecného hospodářského zájmu (tj. 2010 a 2011), a tvrdila, že prahová hodnota ve výši 300 000 cestujících stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nebyla na trasách provozovaných společností Tirrenia překročena. Jelikož nová úmluva má dobu platnosti osm let, Itálie uvedla, že je dodrženo také ustanovení čl. 2 odst. 2 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Itálie rovněž uvedla, že je dodrženo ustanovení čl. 2 odst. 4 zmíněného rozhodnutí, neboť prodejem oboru podnikání společnosti Tirrenia prostřednictvím soutěžního, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení byly plně dodrženy požadavky nařízení o námořní kabotáži.

(187) Itálie tvrdila, že nová úmluva splňuje všechny podmínky, které se vztahují na pověřovací akty, jak je stanoveno v článcích 4 až 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Tato úmluva konkrétně stanoví podrobně závazky veřejné služby, jejich dobu trvání, kompenzační mechanismus (podle směrnice CIPE a zákona z roku 2009) a opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. Itálie poukázala také na opatření (včetně systému nápravných opatření a sankcí), jež jsou zavedena k zajištění důsledného dodržování podmínek nové úmluvy.

4.7 **K odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN**

(188) Co se týká uhrazení části kupní ceny ze strany společnosti CIN ve splátkách během doby platnosti úmluvy, Itálie uvedla toto. Závazná nabídka, kterou společnost CIN předložila dne 14. dubna 2011 a která obsahovala odklad platby části ceny, byla vložena do datové místnosti. Dne 2. května 2011 zaslal mimořádný komisař všem stranám připuštěným do fáze hloubkové kontroly sdělení, v němž je vyzval, aby předložily lepší nabídky než společnost CIN. Skutečnost, že nebyly obdrženy žádné konečné nabídky, jež by byly lepší než nabídka společnosti CIN, je zapříčiněna soutěžní dynamikou nabídkového řízení. Z tohoto důvodu nelze odložení platby kupní ceny považovat za selektivní zásah ve prospěch společnosti CIN, nýbrž odráží tržní cenu. Ostatní potenciální uchazeči mohli rovněž předložit nabídku zahrnující odklad platby, rozhodli se však takovéto nabídky nepředložit.

(189) Itálie v této souvislosti odkázala na judikaturu ([71]) evropských soudů, podle níž závazné nabídky platně předložené v rámci řádného nabídkového řízení na privatizaci konkrétní společnosti představují lepší ukazatel tržní ceny dotyčného subjektu než například znalecká ocenění. Itálie rovněž zdůraznila, že evropské soudy konstatovaly, že by se tento přístup měl přijmout i v případě, kdy se dotyčné nabídkové řízení vyznačuje nezákonnými podmínkami, třebaže se italské orgány domnívají, že s nabídkovým řízením na privatizaci oboru podnikání společnosti Tirrenia takovéto podmínky spojeny nejsou. Italské orgány poukázaly také na rozhodnutí Komise ve věci Sandretto ([72]). Ve zmíněném rozhodnutí uznala Komise tvrzení Itálie, že ačkoli byla kupní cena za aktiva společnosti Sandretto nižší než cena, za kterou byla oceněna, jednalo se nicméně o nejvyšší hodnotu vyjádřenou trhem, a proto nebylo možno vyloučit, že cena nabídnutá kupujícím představuje tržní cenu.

4.8 **K přednosti v přístavu**

(190) Italské orgány tvrdily, že přidělením přednosti v přístavu nedošlo ke ztrátě státních prostředků. Podle italských orgánů platí všichni provozovatelé trajektové dopravy přístavním orgánům řádné poplatky za kotviště. Italské orgány také tvrdí, že se tato přednost v přístavu vztahovala pouze na trasy v rámci veřejné služby a že společnost Tirrenia a posléze společnost CIN neplatily a neplatí za tuto přednost v přístavu dodatečný poplatek, jelikož by jim přístavy poskytly pro kotvení sloty první volby i v případě, že by neexistovala formální přednost v přístavu z důvodu jejich poslání veřejné služby.

(191) Italské orgány se domnívají, že přednost v přístavu neposkytla společnostem bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia a jejího nabyvatele, společnosti CIN, žádnou smysluplnou výhodu. Italské orgány konkrétně tvrdí, že se v praxi přednost v přístavu uplatňuje pouze ve velmi omezených případech. Velikost většiny přístavů a předběžné naplánování příjezdů a odjezdů zajišťuje, že za normálních okolností – vyjma případných zpoždění nebo mimořádných povětrnostních podmínek – nedochází při využívání konkrétních kotvišť jednotlivými provozovateli k překrývání. Jelikož společnosti Tirrenia a CIN provozují své služby celoročně (na rozdíl např. od provozovatelů poskytujících služby pouze v sezoně), je přirozené, že by jim přístavy přidělily pro kotvení sloty první volby i v případě neexistující formální přednosti v přístavu. Z těchto důvodů se Itálie domnívá, že přednost v přístavu nemohla poskytnout společnostem Tirrenia a CIN žádnou smysluplnou výhodu.

([71]) Itálie odkazuje konkrétně na rozsudek ze dne 24. října 2013 ve spojených věcech Land Burgenland, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, body 93–96.

([72]) Úř. věst. L 92, 13.4.2010, s. 19.

4.9 **K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010**

(192) Itálie nepopřela, že společnost Tirrenia obdržela částku ve výši přibližně 12 051 900 EUR na provedení potřebné modernizace lodí za účelem dodržení mezinárodních bezpečnostních norem. Italské orgány rovněž potvrdily, že společnost Tirrenia skutečně použila z těchto prostředků pouze částku ve výši 630 600 EUR na modernizaci plavidla Clodia. Zbývající finanční prostředky (tj. 11 421 300 EUR) nebyly použity na uhrazení modernizace, ani nebyly vráceny státu. Podle Itálie musel nový vlastník oboru podnikání společnosti Tirrenia (tj. CIN) uhradit zbývající modernizaci z vlastních prostředků (a tento závazek ve výši 11 421 300 EUR byl tudíž zohledněn také v ocenění, které vyhotovila společnost Banca Profilo).

(193) Co se týká osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace, italské orgány tvrdily, že pokud jde o daň z příjmů právnických osob, opatření se neuplatnilo, neboť se převod společnosti Caremar, Saremar a Toremar na regiony uskutečnil bezplatně. Jelikož nebylo poskytnuto žádné protiplnění, nepoužije se ustanovení čl. 86 odst. 1 písm. a) zákona o konsolidovaném základu daně z příjmů pro případ úplatného převodu majetku. Co se týká DPH, Itálie uvedla, že převody společností Caremar, Saremar a Toremar představují transakce, které jsou osvobozeny od DPH podle čl. 10 odst. 1 bodu 4 výnosu prezidenta č. 633 ze dne 26. října 1972. Pokud jde o jiné nepřímé daně než DPH, Itálie zdůraznila, že účelem osvobození stanoveného v zákoně z roku 2010 bylo správní zjednodušení. Z hlediska zdanění lze jeho účinky považovat za zanedbatelné a ve vztahu k daním, které jsou účtovány jako paušální sazby, mají jen malý dopad. To se týká konkrétně registračního poplatku (168 EUR za listinu), poplatku za zápis do katastru nemovitostí a za registraci hypotéky (vždy 168 EUR) a kolkovného (14,62 EUR za čtyři strany).

(194) Italské orgány uvedly, že prostředky fondu FAS nebyly použity k poskytnutí dodatečné vyrovnávací platby společnosti Tirrenia. Tyto zdroje byly poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za poskytování veřejných služeb společnostem bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto prostředky nepostačují. Itálie uvádí, že ustanovení čl. 1 odst. 5b zákona z roku 2010 umožnilo regionům využít prostředky fondu FAS (nebo jejich část) na řádnou vyrovnávací platbu za veřejné služby, a tudíž k zajištění kontinuity námořní dopravy. Toto opatření se proto týkalo pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za poskytování veřejných služeb.

4.10 **K (ne)existenci hospodářské kontinuity mezi společností Tirrenia v mimořádné správě a společností CIN**

(195) Itálie uvedla, že mezi společnostmi Tirrenia v mimořádné správě a CIN neexistuje hospodářská kontinuita, a to z těchto důvodů:

a) *Rozsah prodeje*: Itálie podotkla, že po neúspěšném pokusu o privatizaci celé společnosti Tirrenia, včetně její dceřiné společnosti Siremar, před vstupem společnosti do mimořádné správy se uskutečnila samostatná nabídková řízení na část příslušných aktiv společnosti (tj. obory podnikání společnosti Tirrenia resp. Siremar). Prodej se mimoto týkal omezeného počtu aktiv společnosti Tirrenia v mimořádné správě, jež dříve neměla funkční samostatnost; aktiva, která nebyla podstatná pro veřejnou službu, včetně šesti lodí, nemovitostí a sbírky uměleckých děl, byla prodána samostatně. Společnost CIN mimoto nepřevzala dluhy společnosti Tirrenia v mimořádné správě, které vznikly před převodem.

b) *Hospodářská činnost*: Podmínky pro plnění závazků veřejné služby uložené společnosti CIN v nové úmluvě se podstatně liší od podmínek uložených společnosti Tirrenia v původní úmluvě. Nová úmluva konkrétně stanoví naprosto odlišná kritéria pro výpočet vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby (která je stanovena v maximální výši místo úplného pokrytí ztrát vyplývajících z veřejné služby) a zavádí větší flexibilitu sazeb nabízených cestujícím (s použitím cenových stropů místo pevných cen). Itálie se domnívala, že podstatná změna způsobu výpočtu vyrovnávací platby nabyvatele nutně přiměje zvýšit organizační efektivnost oboru podnikání společnosti Tirrenia. Itálie rovněž tvrdila, že samotný převod z veřejného vlastníka na vlastníka soukromého znamená výraznou změnu organizace a řízení a že podmínky, které úřad AGCM uložil ve svém rozhodnutí č. 23670 ze dne 21. června 2012, dále zajišťují diskontinuitu hospodářské činnosti společnosti CIN vůči společnosti Tirrenia v mimořádné správě.

c) *Nepřevzetí pracovních sil*: Itálie uvedla, že nedošlo k automatickému převodu zaměstnanců na nabyvatele. Společnost Tirrenia v mimořádné správě své zaměstnance propustila a nesla plně odpovědnost za případné zbývající náklady spojené se starými smlouvami. Nabyvatel poté předložil bývalým zaměstnancům nové návrhy pracovních smluv, pokud se tito zaměstnanci považovali za nezbytné pro výkon převedené činnosti (tj. poskytování veřejné služby). Jestliže bývalí zaměstnanci nabídku akceptovali, byli přijatí na základě nové, odlišné smlouvy.

d) *Rozdílné vlastnictví prodávajícího a nabyvatele*: Itálie uvedla, že nabyvatel byl určen prostřednictvím veřejného nabídkového řízení, které bylo otevřené pro co nejvyšší možný počet potenciálních uchazečů. Toto nabídkové řízení bylo založeno na zásadách hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminace a jako kritérium byla použita nejvyšší cena. Totožnost prodávajícího se zcela liší od totožnosti nabyvatele a tyto dva subjekty nemají žádné vlastnické vztahy.

e) *Hospodářská logika transakce*: Cílem transakce byla liberalizace činností v odvětví námořní dopravy vykonávaných společností Tirrenia za účelem dodržení nařízení o námořní kabotáži. První výzva k vyjádření zájmu byla mimoto zveřejněna v září 2010 a kupní smlouva se společností CIN byla podepsána dne 25. července 2011, zatímco formální vyšetřovací řízení Komise bylo zahájeno jejím rozhodnutím ze dne 5. října 2011. Z těchto důvodů Itálie tvrdila, že cílem transakce nebylo obejít pravidla státní podpory, nýbrž že tato transakce byla naplánována a provedena s úmyslem uskutečnit důležitý obchodní projekt.

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(196) Komise obdržela připomínky od čtyř zúčastněných stran (tj. společnosti Tirrenia v mimořádné správě, CIN, Pan Med a Grandi Navi Veloci), jak je shrnuto níže:

5.1 **Připomínky společnosti Tirrenia v mimořádné správě**

(197) Níže jsou shrnuty odpovědi, které poskytla společnost Tirrenia v mimořádné správě na rozhodnutí z roku 2011 a rozhodnutí z roku 2012.

5.1.1 *K řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609*

(198) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 společnost Tirrenia v mimořádné správě nejprve poukázala na řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609 zahájené Komisí s ohledem na nesprávné uplatňování nařízení o námořní kabotáži (viz také oddíl 2.4). V této souvislosti odkázala společnost Tirrenia v mimořádné správě na dopis ze dne 21. prosince 2009 (viz 114. bod odůvodnění) týkající se úmyslu Itálie zahájit nabídková řízení nikoli na zakázky na veřejné služby, nýbrž na prodej společností lodní dopravy, kterým byly tyto zakázky přiděleny. V tomto dopise generální ředitel Komise příslušný pro energetiku a dopravu uvedl, že vzhledem k důkladné revizi odvětví, kterou plánují italské orgány, a kvůli značnému sociálnímu dopadu, jenž bude mít privatizace podle těchto orgánů v případě, že by nabídková řízení nezahrnovala nabytí společností, byl zvolený postup v zásadě a výjimečně přijatelný k zajištění souladu se zásadou nediskriminace mezi majiteli lodí ze Společenství.

(199) Dne 21. června 2012 (viz 121. bod odůvodnění) zaslala Komise Itálii odůvodněné stanovisko týkající se prodlevy při provedení soutěžních řízení k zadání veřejných služeb v oblasti námořní kabotáže provozovaných společnostmi Caremar, Laziomar a Saremar, a to více než tři roky po uplynutí normální doby platnosti příslušných smluv. Jelikož italské orgány dokončily soutěžní řízení k zadání veřejných služeb v oblasti námořní kabotáže provozovaných společnostmi Tirrenia, Siremar a Toremar, odůvodněné stanovisko se těchto společností netýkalo. Na tomto základě a vzhledem k dřívějším výměnám mezi italskými orgány a útvary Komise společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že Komise konstatovala, že privatizace oboru podnikání společností Tirrenia je v souladu s článkem 4 nařízení o námořní kabotáži.

(200) Na základě judikatury evropských soudů ([73]) společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že jakmile byly závazky veřejné služby stanoveny v souladu s nařízením o veřejné kabotáži, je třeba mít za to, že jsou v souladu s právem Unie, aniž by bylo nutné provést další ověření podle čl. 106 odst. 2 SFEU. Podle společnosti Tirrenia

([73]) Společnost Tirrenia v mimořádné správě odkazuje konkrétně na rozsudek ze dne 15. června 2005 ve věci Fred Olsen, SA, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, bod 215.

v mimořádné správě nelze vzhledem k tomu, že řízení o nesplnění povinnosti dospělo k závěru, že závazky veřejné služby uložené na trasách provozovaných v rámci oboru podnikání společností Tirrenia před privatizací byly odůvodněné vzhledem k nařízení o námořní kabotáži, tento závěr zpochybnit v rámci formálního vyšetřovacího řízení Komise podle čl. 108 odst. 2 SFEU ([74]). Případné další kroky podle čl. 108 odst. 2 SFEU by proto měly být omezeny na jiná opatření než vyrovnávací platbu za dodatečné náklady vyplývající ze závazků veřejné služby, jež byly svěřeny a plněny v souladu s nařízením o námořní kabotáži.

(201) Společnost Tirrenia v mimořádné správě odkázala rovněž na rozsudek z roku 2009, který zrušil rozhodnutí z roku 2004, a na možnost, že by vyrovnávací platba za poskytování veřejných služeb, která byla předmětem zmíněného rozhodnutí, mohla být považována za existující podporu. Společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že pokud by byla podpora poskytnutá bývalé skupině Tirrenia skutečně pokládána za existující podporu, vztahovalo by se toto hodnocení pravděpodobné také na vyrovnávací platbu za závazky veřejné služby plněné v rámci oboru podnikání společnosti Tirrenia v období, na něž se vztahuje rozhodnutí z roku 2011 a rozhodnutí z roku 2012, až do privatizace. Společnost Tirrenia v mimořádné správě podotýká, že prodloužení původních úmluv bylo naprosto nezbytné k zaručení poskytování veřejné služby do přidělení nové úmluvy v rámci privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia. To se tudíž pokládalo za odůvodněné vzhledem k výsledku řízení o nesplnění povinnosti zahájeného Komisí. Jediné podstatné změny provedené od 1. ledna 2009 měly za následek snížení celkové výše poskytnuté vyrovnávací platby za veřejné služby. Společnost Tirrenia v mimořádné správě z tohoto důvodu tvrdí, že se opatření nemohlo stát novou podporou.

5.1.2 *K prodloužení původních úmluv*

(202) Co se týká existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu na trasách obsluhovaných v rámci oboru podnikání společnosti Tirrenia podle původní úmluvy, společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla toto. Za prvé, na trasách Palermo – Cagliari, Civitavecchia – Cagliari, Neapol – Cagliari, Cagliari – Trapani a na trase spojující ostrovy Tremiti byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem. Na trasách Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres byla vyrovnávací platba za veřejné služby poskytována pouze mimo sezonu. V sezoně vykazovaly tyto trasy vyšší objemy dopravy, což společnosti umožňovalo fungovat na konkurenčním základě. Společnost Tirrenia v mimořádné správě uvádí, že podle původní úmluvy byly veškeré zisky dosažené na těchto trasách v sezoně odečteny od vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb, která má být vyplacena společnosti Tirrenia, zatímco případné ztráty vzniklé v tomto období musela nést společnost sama ([75]).

(203) Společnost Tirrenia v mimořádné správě za druhé poskytla také údaje o cestujících na trasách provozovaných společností Tirrenia v rámci veřejné služby v letech 2010 a 2011. Společnost Tirrenia v mimořádné správě na tomto základě tvrdí, že jsou splněny podmínky stanovené v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a v čl. 2 odst. 1 písm. c) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Jelikož vyrovnávací platba vyplácená na základě prodloužení původních úmluv byla údajně v rámci řízení o nesplnění povinnosti schválena, je splněna i podmínka stanovená v čl. 2 odst. 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 resp. čl. 2 odst. 2 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(204) Společnost Tirrenia v mimořádné správě také tvrdila, že neobdržela od státu nadměrnou vyrovnávací platbu. Společnost konkrétně uvedla, že v období, kdy byla v mimořádné správě (září 2010 – červenec 2012), byla výše dotace nižší přibližně o 20 milionů EUR v absolutním vyjádření a přibližně o 25 % v relativním vyjádření než průměrná výše dotací, jež společnost obdržela v předchozích dvou letech (2008–2009). Společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že vyrovnávací platba za veřejné služby vyplacená do konce roku 2009 umožňovala společnosti Tirrenia dosáhnout rovnováhy příjmů a výdajů a pokračovat v činnosti navzdory postupnému zhoršování hospodářského a finančního výhledu. Postupem času byla společnost Tirrenia více závislá na dotacích, neboť její ostatní příjmy nedržely krok s růstem nákladů na provozování veřejné služby. Od roku 2010 však byla výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, a byla tudíž podstatně nižší než v předchozích letech. Společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že z tohoto důvodu nemohla státní dotace pokrýt provozní náklady vynaložené společností Tirrenia na dotyčných trasách. Společnost Tirrenia v mimořádné správě proto vyvozuje závěr, že v letech, kdy byla původní úmluva prodloužena, nemohla obdržet nadměrnou náhradu.

([74]) Společnost Tirrenia v mimořádné správě odkazuje rozsudek ze dne 10. května 2005 ve věci Itálie v. Komise, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, a rozsudek ze dne 4. března 2009 ve spojených věcech Tirrenia di Navigazione v. Komise, T-265/04, T-292/04 a T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Společnost Tirrenia v mimořádné správě dodává, že i v sezoně musela společnost Tirrenia dodržovat požadavky stanovené v úmluvě, které se týkaly četnosti a počtu trajektů na trase, a u rezidentů a zvláštních kategorií cestujících musela uplatňovat také snížené sazby jízdného. Pro všechny ostatní cestující však mohla společnost Tirrenia stanovit poplatky na konkurenčním základě.

5.1.3 *K potenciálnímu nezákonnému prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia*

(205) Co se týká vrácení podpory na záchranu, která byla schválena v rozhodnutí z roku 2010, společnost Tirrenia v mimořádné správě připomíná, že italské orgány informovaly Komisi dne 16. května 2011 o tom, společnosti Tirrenia a Siremar v mimořádné správě splatí podporu na záchranu po dokončení prodeje oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar z výnosů získaných při tomto prodeji. Jelikož dne 23. května 2011 schválilo ministerstvo hospodářského rozvoje přidělení oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN a dne 25. července 2011 byla podepsána kupní smlouva, italské orgány i společnost Tirrenia v mimořádné správě se k tomuto okamžiku oprávněně domnívaly, že podpora může být vrácena do 28. srpna 2011, jak se vyžadovalo. Společnost Tirrenia v mimořádné správě podotkla, že dokončení prodeje bylo pozdrženo kvůli neočekávaným událostem, a společnost Tirrenia v mimořádné správě musela proto provozovat své služby podstatně déle, než se plánovalo, a nést související náklady. Společnost Tirrenia v mimořádné správě však vrátila státu podporu na záchranu v plné výši prostřednictvím jediné platby dne 18. září 2012, tj. pouze 48 dnů od uhrazení první splátky ze strany společnosti CIN, která byla připsána dne 1. srpna 2012.

(206) Co se týká požadavku stanoveného v bodě 25 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla toto. Plán likvidace společnosti Tirrenia byl na internetových stránkách mimořádné správy ([76]) zveřejněn dlouho před uplynutím výše zmíněné šestiměsíční lhůty. Společnost Tirrenia v mimořádné správě dodala, že Komisi byly pravidelně předkládány veškeré příslušné informace o následném pokroku procesu privatizace, jimiž je údajně v podstatě plán restrukturalizace definovaný v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a to pro účely postupů schválení státní podpory i fúze. Společnost Tirrenia v mimořádné správě proto uvedla, že Komise byla plně informována a že tento plán byl uskutečnitelný, vnitřně provázaný a s širokým pokrytím, takže zajišťoval obnovení životaschopnosti společnosti Tirrenia, jak se vyžaduje v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(207) Společnost Tirrenia v mimořádné správě rovněž tvrdila, že společnost Tirrenia přestala být podnikem v obtížích, jakmile obdržela podporu na záchranu, která ji umožnila poskytovat pravidelně veřejnou službu, přičemž současně probíhal řádně proces likvidace. Podle jejího názoru byly v dotyčném období tyto činnosti vykonávány pravidelně a bez přerušení, jež obvykle charakterizuje podnik v obtížích. Společnost Tirrenia v mimořádné správě dodala, že se dokončení privatizace časově shodovalo s dokončením provádění plánu restrukturalizace. To zahrnovalo strukturální změny organizace a řízení společnosti Tirrenia zajišťující obnovení dlouhodobé ziskovosti. Společnost Tirrenia v mimořádné správě rovněž uvedla, že rozhodnutí z roku 2010 potvrdilo dodržení zásady „jednou a dost“ i s ohledem na minulost, tj. ve vztahu k vyrovnávací platbě za závazky veřejné služby. Společnost Tirrenia v mimořádné správě proto tvrdila, že italské orgány mohly mít oprávněná očekávání, že tato vyrovnávací platba nezahrnuje státní podporu.

5.1.4 *K nové úmluvě*

(208) Co se týká použitého postupu, společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že Itálie oznámila Komisi novou úmluvu dne 10. ledna 2012 pouze z důvodu právní jistoty. Společnost Tirrenia v mimořádné správě proto nesouhlasila s názorem Komise uvedeným v rozhodnutí z roku 2012, že toto opatření může představovat protiprávní podporu, která byla poskytnuta v rozporu s povinností zdržet se jednání stanovenou v čl. 108 odst. 3 SFEU.

(209) Společnost Tirrenia v mimořádné správě se v podstatě zabývala pochybnostmi Komise ohledně souladu opatření s podmínkami stanovenými v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(210) Společnost Tirrenia v mimořádné správě konkrétně tvrdila, že podle údajů o počtu cestujících v letech 2010 a 2011 není překročena prahová hodnota týkající se počtu cestujících stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Jelikož doba platnosti nové úmluvy činí osm let, není překročena maximální lhůta v délce deseti let stanovená v čl. 2 odst. 2 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Společnost Tirrenia v mimořádné správě také tvrdila, že vzhledem k výsledku řízení o nesplnění povinnosti (viz též oddíl 5.1.1) a po privatizaci oboru podnikání společnosti Tirrenia jsou dodrženy také podmínky stanovené v čl. 2 odst. 4 rozhodnutí z roku 2011.

(211) Společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že článek 3 nové úmluvy jednoznačně stanoví služby, které mají být poskytovány, zatímco v příloze A jsou podrobně stanoveny typy lodí, jež se mají používat, a časové intervaly, které mají být pokryty, s upřesněním požadavků na večerní a noční spoje a limitů jízdného. Společnost Tirrenia v mimořádné správě rovněž dodala, že nová úmluva obsahuje podrobná pravidla týkající se parametrů pro výpočet,

([76]) Viz: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/

kontrolu a revizi vyrovnávací platby a opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby, jakož i závazné požadavky vztahující se na podstatné aspekty (cena, kvalita a kvantita) poskytovaných služeb. Pro každou trasu je v příloze A nové úmluvy stanoveno maximální jízdné vztahující se na osobu nebo vozidlo, přičemž se rozlišuje mezi běžným jízdným a sníženými sazbami jízdného pro obyvatele ostrovů. Roční vyrovnávací platba za závazky veřejné služby je stanovena po celou dobu platnosti úmluvy. Existuje však mechanismus revize referenčních ekonomických parametrů co tři roky, jakož i ochranná doložka ve prospěch obou stran v případě nepředvídaných a strukturálních změn nad stanovenou prahovou hodnotu u určitých ekonomických parametrů. Společnost Tirrenia v mimořádné správě rovněž uvedla, že k zajištění úplného splnění výše popsaných požadavků zavedla nová úmluva přísný a komplexní systém sankcí pro provozovatele služeb založený na zásadě odrazujícího účinku. Ministerstva vykonávající dohled mohou rovněž provádět inspekce a kontroly a vyžádat si informace potřebné pro posouzení plnění závazků stanovených v úmluvě.

5.1.5 *K privatizaci společnosti Tirrenia a odložení platby kupní ceny ze strany společnosti CIN*

(212) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2011 společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia je zcela v souladu s právními předpisy v oblasti státní podpory. Společnost odkázala konkrétně na rozsudek ve věci GRAWE ([77]), v němž se uvádí, že v případě privatizace společnosti ve vlastnictví státu lze předpokládat, že tržní cena odpovídá nejvyšší nabídce, pokud je tato nabídka věrohodná a má ekonomickou hodnotu.

(213) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 společnost Tirrenia v mimořádné správě připomenula hlavní kroky nabídkového řízení a následný vývoj. Společnost zdůraznila, že mimořádný komisař stanovil a provedl nabídkové řízení způsobem, který pokládal za nejvhodnější k tomu, aby bylo zajištěno dosažení nejvyšší možné hodnoty, a že podle zákona musel stanovit záruky k zajištění transparentnosti, nestrannosti a spravedlnosti nabídkového řízení.

(214) Společnost Tirrenia v mimořádné správě také tvrdila, že nabídkové řízení nebylo spojeno s žádnými podmínkami, které by mohly samy o sobě vést k snížení hodnoty aktiv nabízených k prodeji nebo k omezení počtu potenciálních nabyvatelů. To platí konkrétně pro podmínky stanovené v rozhodnutí z roku 2011, které se týkají: i) zachování úrovně zaměstnanosti; ii) spojení plavidel se závazky veřejné služby v rámci jednoho nabídkového řízení. Co se týká první podmínky, společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že se jedná o povinné ustanovení obsažené v legislativním aktu s obecnou oblastí působností, které je platné bez rozdílu. Pokud jde o druhou podmínku, společnost Tirrenia v mimořádné správě konstatovala, že možnost využít flotilu oboru podnikání k provozování tras v rámci veřejné služby, které byly stanoveny v úmluvě, představuje (jak se zdá) spíše životaschopnou obchodní příležitost než negativní faktor ovlivňující hodnotu oboru podnikání určeného k prodeji, zejména v době recese v odvětví námořní dopravy.

(215) Co se týká konkrétně odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN, společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že by se tato otázka neměla posuzovat odděleně od procesu privatizace jako celku. Společnost Tirrenia v mimořádné správě zdůraznila, že nabídkové řízení mělo plně zaručit zásady hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminace. Na základě judikatury evropských soudů ([78]) proto společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že výsledkem tohoto nabídkového řízení byla tržní cena. Rozhodnutí o povolení postupných plateb bylo součástí dynamiky nabídkového řízení a bylo zapříčiněno neexistencí jiných konečných nabídek konkurujících nabídce společnosti CIN. Společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že možnost odložení platby části kupní ceny proto nepředstavuje selektivní zásah ve prospěch společnosti CIN. Tak tomu bylo zejména z toho důvodu, že všichni potenciální uchazeči byli informováni o možnosti částečné platby ve splátkách obsažené v nabídce společnosti CIN a byli vyzváni k podání konkurenčních nabídek.

(216) Z těchto důvodů společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla, že pochybnosti Komise ohledně privatizace společnosti Tirrenia, včetně postupné platby kupní ceny, nejsou opodstatněné.

([77]) Rozsudek ze dne 28. února 2012 ve věci Grazer Wechselseitige Versicherung AG v. Evropská komise, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Společnost Tirrenia v mimořádné správě odkazuje na rozsudek ve spojených věcech Land Burgenland a Rakousko v. Komise, T 268/08 a T 281/08, ECLI:EU:T:2012:90, body 70, 72 a 87.

5.1.6 *K neexistenci hospodářské kontinuity mezi společností Tirrenia a společností CIN*

(217) Společnost Tirrenia v mimořádné správě uvedla tyto znaky privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia: rozsah převodu (aktiva a závazky); hospodářská činnost, pracovní síly a totožnost stran; kupní cena; logika a načasování transakce. Společnost Tirrenia v mimořádné správě tvrdila, že v daném případě poukazují všechny tyto prvky na neexistenci hospodářské kontinuity mezi mimořádnou správou prodávající obor podnikání společnosti Tirrenia a společností CIN.

(218) Společnost Tirrenia v mimořádné správě zejména uvedla, že rozsah převodu na společnost CIN je omezenější, než se předpokládalo původně, neboť k prodeji byla určena pouze podnikatelská jednotka provozující veřejnou službu, a nikoli celá společnost Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Po dokončení prodeje byly všechny zbývající závazky spojené s aktivy oboru podnikání společnosti Tirrenia zrušeny.

(219) Společnost Tirrenia v mimořádné správě rovněž konstatovala, že samotná povaha transakce – tj. dosažení privatizace – znamenala zjevnou diskontinuitu hospodářské činnosti, pokud jde o organizační strukturu, rozhodovací procesy, kritéria řízení a obchodní strategie. Poté, co transakci posoudil úřad AGCM, byla činnost nového soukromého podniku podrobena řadě omezujících opatření ([79]), která kromě zamýšleného cíle (tj. podpora hospodářské soutěže) zvýšila rovněž hospodářskou diskontinuitu mezi prodávajícím a nabyvatelem oboru podnikání společnosti Tirrenia.

(220) Jak je stanoveno v čl. 56 odst. 3a legislativního nařízení č. 270/1999, článek 2112 občanského zákoníku se nevztahuje na prodej společností poskytujících základní veřejné služby, což zajišťuje, že nedochází k převzetí pracovních sil. Společnost Tirrenia v mimořádné správě mimoto připomenula, že minimální kupní cenu stanovil nezávislý znalec a že proces prodeje byl transparentní a nediskriminační, přičemž jediným kritériem pro zadání byla nejvyšší cena.

(221) Společnost Tirrenia v mimořádné správě také uvedla, že nabídkové řízení týkající se oboru podnikání společnosti Tirrenia bylo zahájeno v září 2010 a vedlo k podpisu kupní smlouvy se společností CIN dne 25. července 2011, zatímco Komise zahájila formální vyšetřování teprve rozhodnutím ze dne 5. října 2011. Účelem transakce proto nemohlo být obcházení pravidel státní podpory. Cílem transakce byla naopak liberalizace odvětví námořní dopravy, jak ukládá nařízení o námořní kabotáži, a to prostřednictvím privatizace.

5.2 **Připomínky společnosti CIN**

(222) V následujících oddílech jsou shrnuty odpovědi společnosti CIN na rozhodnutí z roku 2011 a rozhodnutí z roku 2012, které se zaměřují především na proces privatizace.

5.2.1 *K transparentnosti procesu prodeje*

(223) Společnost CIN poukazuje na skutečnost, že prodej společnosti Tirrenia, která se nacházela v mimořádné správě poté, co byla prohlášena za insolventní, se uskutečnil prostřednictvím soutěžního, transparentního a nediskriminačního řízení postupem podle čl. 4 odst. 4c legislativního nařízení č. 347/2003. Možnost stanovená v legislativním nařízení č. 134/2008 týkající se výběru nabyvatele prostřednictvím soukromého vyjednávání je podle společnosti CIN nesporně podmíněna dodržením zásad hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminace.

(224) Co se týká téže záležitosti, společnost CIN odkazuje na tiskovou zprávu vydanou společností Tirrenia v mimořádné správě dne 5. října 2011, v níž se uvádí: „tyto postupy ([80]) se uskutečnily na základě nabídkových řízení, která plně dodržovala zásady transparentnosti a nediskriminace a od počátku vylučovala možnost prodeje prostřednictvím soukromého vyjednávání“, a „k zajištění otevřenosti nabídkových řízení pro co nejvyšší počet účastníků trhu byl

([79]) K těmto opatřením patří: 1) povinnost společnosti Moby ukončit nákladní dopravu na trase Livorno – Cagliari v případě, že o provozování této služby projeví zájem nový provozovatel; 2) povinnost společnosti Moby ukončit provozování trasy Janov – Porto Torres, aby se zabránilo překrývání s činnostmi společnosti CIN; 3) povinnost společností Moby a CIN prodat 10 % kapacity v oblasti kombinované osobní a nákladní dopravy na každé z tras Civitavecchia – Olbia a Janov – Olbia jiným provozovatelům a 4) povinnost společností Moby a CIN zamezit podpisu dohod o sdílení kódů či jiných druhů dohod týkajících se prodeje jízdenek uzavřených s konkurenty nebo se stranami, které jsou ve spojení s konkurenty, a takovéto dohody ukončit, a to na trasách Civitavecchia – Olbia, Janov – Porto Torres a Janov – Olbia.

([80]) Týkající se prodeje oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar (naše poznámka).

rozsah oborů podnikání určených k prodeji omezen na aktiva a smluvní vztahy nezbytné pro poskytování veřejné služby, zatímco s ohledem na ostatní majetek společností se uskutečnily samostatné procesy prodeje. […] potenciálním nabyvatelům nebyla uložena žádná povinnost nebo zátěž kromě povinností stanovených zákonem".

(225) Pokud jde o způsob zveřejnění a následného provedení nabídkových řízení, společnost CIN podala tyto připomínky.

(226) Za prvé, výzva k vyjádření zájmu byla zveřejněna nejen na internetových stránkách společnosti Tirrenia, nýbrž také ve významných vnitrostátních a zahraničních novinách, a to v italštině i angličtině. Původní lhůta pro reakci na výzvu byla prodloužena téměř o měsíc do 20. října 2010. Všem potenciálním uchazečům, vnitrostátním i mezinárodním, byl proto poskytnut dostatek času na vyjádření zájmu a získání potřebných informací pro přípravu nabídky na nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia.

(227) Zájem vyjádřilo více než dvacet stran. Společnost CIN se proto domnívá, že názor Komise, že proces prodeje nebyl v souladu s požadavky na transparentnost, neboť se zakládal na soukromém vyjednávání, je zcela nepodložený, Ve fázi hloubkové kontroly měli všichni uchazeči náležitý přístup k příslušným informacím o oboru podnikání společnosti Tirrenia. Potenciálním uchazečům byly zpřístupněny zejména veškeré technicko-právní a ekonomicko-finanční údaje potřebné k vypracování nabídky (včetně podrobného popisu rozsahu odprodávané činnosti, podnikatelského plánu, zprávy prodávajícího o hloubkové kontrole a návrhu nové smlouvy o veřejné službě).

(228) Společnost CIN vyvozuje závěr, že nelze pochybovat o tom, že všechny subjekty, které se potenciálně zajímaly o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia, a to v Itálii i v zahraničí, mohly vyjádřit zájem a poté měly na základě transparentních a nediskriminačních opatření přístup k dokumentaci potřebné pro podání podrobné nabídky.

5.2.2 *K rozsahu privatizace*

(229) Ve své odpovědi společnost CIN uvádí, že pro účely dosažení nejvyšší kupní ceny omezil mimořádný komisař předmět prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia pouze na aktiva a smlouvy potřebné k plnění závazků veřejné služby.

(230) Konkrétně, všechny lodě zahrnuté do prodeje jsou naprosto nezbytné pro plnění závazků veřejné služby, jelikož se jedná o stejné lodě, jaké společnost Tirrenia používala na trasách, na něž se vztahují závazky veřejné služby podle úmluvy. Co se týká tras Civitavecchia – Olbia, Janov – Porto Torres a Neapol – Palermo, u nichž je vyrovnávací platba z veřejných prostředků poskytována pouze mimo sezonu, stejné lodě se používají k provozování služby i v sezoně. Společnost CIN tvrdí, že jelikož tato plavidla souvisela se závazky veřejné služby a byla pro ně nezbytná během dvou třetin roku, byla nutně zahrnuta rovněž do rozsahu oboru podnikání určeného k prodeji.

(231) Společnost CIN také uvádí, že mimořádný komisař zahájil zvláštní postupy prodeje těch aktiv společnosti Tirrenia, která nebyla nezbytná pro provozování linek v rámci veřejné služby. Tyto postupy se týkají prodeje nemovitostí a uměleckých děl společnosti Tirrenia a (co je nejpodstatnější) prodeje šesti lodí ve vlastnictví společnosti Tirrenia, které nebyly zapotřebí pro poskytování veřejné služby podle úmluvy.

5.2.3 *K podmínkám uloženým uchazečům*

(232) Pokud jde o podmínku týkající se zachování úrovně zaměstnanosti, společnost CIN uvádí, že jediná povinnost uložená v tomto ohledu vyplývá z platných právních předpisů, a to ustanovení čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999, a v konkrétním případě společnosti Tirrenia nebyla proto uložena mimořádným komisařem.

(233) Společnost CIN zdůrazňuje, že článek 2112 italského občanského zákoníku vyžaduje, aby v případě převodu činnosti pokračovala pracovní smlouva u nabyvatele a zaměstnanec si ponechal všechna z toho plynoucí práva. Podle čl. 56 odst. 3a legislativního nařízení č. 270/1999 se však tento běžný režim nepoužije v případě převodu oborů podnikání v rámci mimořádného správního řízení. Vzhledem k omezené době trvání konkrétní povinnosti stanovené v čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999 (pouze dva roky) a skutečnosti, že tato povinnost byla omezena na „nezbytné zaměstnance" pro plnění závazků veřejné služby, proto společnost CIN tvrdí, že nelze mít za to, že tato povinnost snížila tržní hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia.

(234) Co se týká obav Komise ohledně požadavku, že úspěšný uchazeč musí plnit závazky veřejné služby, společnost CIN podotýká toto. Nejsou k dispozici žádné důkazy o tom, že by jinak navržený postup přinesl jiný výsledek, zejména vyšší kupní cenu. Naopak, rozhodnutí o zadání zakázek na veřejné služby, a tudíž poskytování vyrovnávací platby na jejich základě, společně s aktivy nezbytně nutnými pro poskytování těchto služeb zajistilo vyšší míru hospodářské soutěže mezi potenciálními uchazeči.

(235) K dosažení tohoto cíle proto mimořádný komisař jednal správně, když: i) omezil rozsah oboru podnikání určeného k prodeji na aktiva a smlouvy, které byly z hlediska funkce nezbytné pro poskytování veřejné služby, a ii) uložil nabyvatelům pouze povinnosti vyžadované právními předpisy. Společnost CIN se domnívá, že tohoto cíle bylo jistě dosaženo, jelikož zájem o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia projevilo nejméně 21 vnitrostátních, evropských a mimoevropských stran.

5.2.4 *Ke kupní ceně*

(236) Společnost CIN se domnívá, že pochybnosti Komise ohledně toho, zda cena získaná za obor podnikání společnosti Tirrenia byla nejlepší možnou cenou, nejsou odůvodněné. Podle společnosti CIN lze mít za to, že kupní cena byla dokonce vyšší než tržní cena. Společnost CIN poukazuje zejména na skutečnost, že jeden z provozovatelů, který projevil zájem o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia, konkrétně […], zpochybnil cenu, která byla stanovena nezávislým znalcem, jehož ustanovilo ministerstvo, a to z toho důvodu, že příslušná částka (380 000 000 EUR) je příliš vysoká ([81]). Podle společnosti CIN to nepřímo znamená, že soukromý investor pokládal kupní cenu, kterou společnost CIN zaplatila a která byla ve skutečnosti vyšší než cena stanovená znalcem, za nadměrnou. Podle názoru společnosti CIN nelze proto zpochybnit skutečnost, že řízení vedlo k nejvyšší ceně.

(237) Společnost CIN každopádně zdůrazňuje, že v případě více nabídek na obor podnikání společnosti Tirrenia byla kritériem pro zadání nejvyšší cena. Podle legislativního nařízení č. 347/2003 nemohla být kupní cena mimoto v žádném případě nižší než tržní cena stanovená při nezávislém ocenění.

(238) Po uplynutí lhůty pro podání závazných nabídek dne 15. března 2011 byla společnost CIN jedinou společností, která předložila platnou závaznou nabídku splňující požadavky uvedené v dopise týkajícím se řízení. Na žádost mimořádného komisaře podala společnost CIN dne 14. dubna 2011 další vysvětlení a konečnou závaznou nabídku, aby svou nabídku plně přizpůsobila ocenění, jež vyhotovil znalec ustanovený ministerstvem. V tomto kontextu jednala společnost Tirrenia v mimořádné správě s cílem zajistit vyšší míru hospodářské soutěže mezi uchazeči, místo aby zadala zakázku okamžitě společnosti CIN. Závazná nabídka společnosti CIN byla proto umístěna v datové místnosti a všichni uchazeči připuštění do fáze hloubkové kontroly byli vyzváni, aby podali lepší nabídky. Po uplynutí lhůty (která byla prodloužena do 19. května 2011) stanovené pro toto poslední kolo nabídek však nebyly obdrženy žádné jiné nabídky.

(239) Společnost CIN podotýká, že výše uvedené potvrzuje společnost Tirrenia v mimořádné správě, která ve výše zmíněné tiskové zprávě ze dne 5. října 2011, rovněž uvedla toto: „pro účely porovnání nabídek a udělení zakázky je jediným kritériem nejvyšší cena. V souladu s ustanoveními zákona nemůže být navíc kupní cena v žádném případě nižší než tržní hodnota majetku stanovená v rámci znaleckého ocenění provedeného přední finanční institucí, která byla ustanovena jako nezávislý znalec", a „co se týká procesu prodeje společnosti Tirrenia, poté, co společnost Compagnia Italiana di Navigazione podala závaznou nabídku, která je v souladu s ekonomickou hodnotou aktiv, byly k zajištění nejvyšší míry transparentnosti nabídkového řízení podmínky této nabídky sděleny všem ostatním uchazečům a byl jim poskytnut dostatek času na podání protinabídek; žádné takovéto nabídky však obdrženy nebyly."

([81]) Komise vzala tuto skutečnost rovněž v úvahu v řízení týkajícím se navrhovaného spojení mezi společností CIN a oborem podnikání společností Tirrenia (věc M.6362, jež byla později uzavřena, jelikož strany oznámení stáhly).

5.2.5 *K odložení platby části kupní ceny*

(240) Ohledně této záležitosti poznamenala společnost CIN toto. Odložení platby bez uplatnění úroků se týká pouze částky ve výši 180 000 000 EUR z celkové kupní ceny ve výši 380 100 000 EUR. Společnost CIN také uvádí, že odložení platby je v souladu s povahou předmětu prodeje, a to segmentu podnikání, v němž skutečná hodnota závisí na skutečném vyplácení částek vyrovnávací platby stanovených v nové úmluvě v období osmi let. Společnost CIN tvrdí, že tento aspekt byl zohledněn rovněž ve zprávě nezávislého znalce o ocenění oboru podnikání společnosti Tirrenia ([82]).

(241) Společnost CIN také konstatuje, že částečné odložení platby, aniž by byly uplatněny úroky, bylo rovněž součástí nabídkového řízení, jelikož závazná nabídka společnosti CIN obsahující tuto podmínku byla zpřístupněna v datové místnosti. Mimořádný komisař vyzval všechny ostatní uchazeče, aby podali vyšší nabídku. Jelikož žádná takováto nabídka obdržena nebyla, společnost CIN tvrdí, že prodávající dosáhl nejlepších platebních podmínek, jaké byly na trhu v té době k dispozici. Jinými slovy, podle názoru společnosti CIN představovalo zahrnutí odkladu části platby bez uplatnění úroků v tomto případě nejvýhodnější možnost a ve skutečnosti jedinou možnost, jak dosáhnout uhrazení ceny odpovídající hodnotě oboru podnikání společnosti Tirrenia.

5.2.6 *K vyrovnávací platbě za poskytování veřejných služeb, jež má být vyplácena společnosti CIN podle nové úmluvy*

(242) Společnost CIN uvádí, že v době podání (tj. v březnu 2013) byla jediným provozovatelem působícím téměř na všech trasách, na něž se vztahovala nová úmluva. Pouze na kombinované trase mezi Neapolí a Palermem (která byla podle úmluvy provozována pouze mimo sezonu) existuje od roku 2011 jiný provozovatel, tj, Grandi Navi Veloci (ve spolupráci se společností SNAV, která na této trase působila již před rokem 2011). Společnost CIN se však domnívá, že tento provozovatel nenabízí služby srovnatelné s jejími vlastními službami. Společnost CIN má za to, že kromě této trasy nemůže vzhledem k neexistenci konkurentů na trasách, na něž se vztahuje nová úmluva, dojít k narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř Unie. Vyrovnávací platba poskytovaná na základě nové úmluvy nemůže proto podle jejího názoru představovat státní podporu (snad vyjma trasy Neapol – Palermo).

(243) Společnost CIN také tvrdí, že vyrovnávací platba podle nové úmluvy neposkytuje žádnou hospodářskou výhodu. Společnost CIN se konkrétně domnívá, že jsou splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark a že pochybnosti Komise v tomto ohledu nejsou opodstatněné. Společnost CIN podotýká, že na příslušných trasách neexistují konkurenční provozovatelé a že to samo o sobě odůvodňuje nutnost uložení závazků veřejné služby společnosti CIN a odpovídající vyrovnávací platbu. Společnost CIN dodává, že dočasná přítomnost „konkurenčního“ provozovatele ([83]) společnosti CIN na trasách, s ohledem na něž je podle nové úmluvy poskytována vyrovnávací platba za veřejné služby, nesnižuje každopádně sama o sobě závazky veřejné služby uložené společnosti CIN ve vztahu k dotyčné trase. Zatímco společnost CIN musí na těchto trasách zaručit kontinuitu služby, „konkurenční“ provozovatelé mohou své plánované služby omezit, pozastavit nebo zrušit. Na rozdíl od společnosti CIN mohou tito provozovatelé rozhodovat libovolně o četnosti, kapacitě, kvalitě a sazbách, pokud jde o jejich služby.

(244) Co se týká třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark, společnost CIN nesouhlasí s hodnocením Komise, že riziková prémie ve výši 6,5 % je příliš vysoká, neboť společnost CIN údajně nepřevzala rizika, která by obvykle musel nést provozovatel služby. Společnost CIN v tomto ohledu uvádí, že musí zachovávat minimální četnosti služby beze změn a uplatňovat cenové stropy stanovené v nové úmluvě i v případě, kdy tržní poptávka neodůvodňuje tyto četnosti nebo kdy se ukáže, že cenové stropy jsou příliš nízké a nejsou z ekonomického hlediska udržitelné. Společnost CIN se proto domnívá, že přebírá riziko spojené s nejistou tržní poptávkou, jemuž ostatní

([82]) Společnost CIN odkazuje konkrétně na s. 6 zprávy, kde znalec objasňuje, že rozpětí hodnoty segmentu „bylo stanoveno na základě předpokladu dalšího uplatňování úmluvy o veřejné službě mezi segmentem podnikání a italským státem a platby příslušných příspěvků podle platného návrhu úmluvy, jak se konkrétně odráželo v plánu segmentu na základě rozpětí. […] Například snížení příspěvků o 10 % by mohlo v případě, že všechny ostatní předpoklady v plánu vyhotoveném vedením podniku zůstanou stejné, vést k snížení rozpětí přibližně o 35,0 milionů EUR.“

([83]) Společnost CIN zdůrazňuje, že příležitostné služby skutečně nabízené „konkurenčními“ provozovateli nejsou naprosto srovnatelné, ať už s ohledem na podmínky týkající se četnosti spojů (které jsou v zásadě omezeny na sezonu, pokud vůbec existují), nebo nabízené četnosti, se službami zaručenými společností CIN na základě závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě.

provozovatele nečelí ([84]). Společnost CIN musí rovněž nejméně tři roky nést náklady na možné změny referenčních ekonomických proměnných (které byly použity ke stanovení vyrovnávací platby z veřejných prostředků), jež mají za následek, že tato vyrovnávací platba nepostačuje k uhrazení nákladů na závazky veřejné služby. Jestliže nastanou závažné a nepředvídané okolnosti (jako je krize v odvětví), musí společnost CIN akceptovat nižší příjmy nebo vyšší náklady (po odečtení nákladů na palivo), které ovlivňují až 3 % očekávaných příjmů/nákladů, a každopádně musí akceptovat nižší příjmy nebo vyšší náklady v prvním roce každého tříletého provozního období (viz 107. bod odůvodnění). Společnost CIN také uvádí, že ekonomické parametry, na jejichž základě byla stanovena vyrovnávací platba, byly určeny podle situace na trhu v roce 2009. Podle společnosti CIN se od té doby snížil počet přepravených cestujících, zatímco náklady (např. přístavní poplatky a výdaje, pojištění a náklady na údržbu) vzrostly. Z těchto důvodů se společnost CIN domnívá, že riziková prémie, kterou dostává, nemůže vést k nadměrné náhradě, a že je tudíž splněno třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(245) Pokud jde o pochybnosti Komise v souvislosti se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark, společnost CIN uvedla toto. Nabídkové řízení se týkalo pouze aktiv podniku, která jsou naprosto nezbytná k plnění závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě (a nikoli celého podniku, jak se uvádělo v rozhodnutí z roku 2012). Toto nabídkové řízení bylo podle společnosti CIN transparentní, bezpodmínečné a nediskriminační a umožnilo dosáhnout nejlepší možné kupní ceny. Společnost CIN se domnívá, že to úspěšnému uchazeči umožnilo plnit závazky veřejné služby stanovené v nové úmluvě co nejefektivněji s použitím (pouze) aktiv, která jsou nezbytná a nutná pro poskytování těchto služeb. Společnost CIN rovněž nesouhlasí s názorem Komise, že potenciální uchazeči, kteří jsou již vybaveni vlastními plavidly a posádkami, mohli provozovat službu s nižšími náklady. Společnost CIN v této souvislosti uvádí, že tito provozovatelé by obvykle použili dotyčné lodě k provozování vlastních služeb, a že by proto nebyly k dispozici pro poskytování dodatečných služeb, jako jsou služby, jež jsou předmětem nabídkového řízení. To platí o to více v případě přísných omezení týkajících se kapacity plavidel a četnosti služeb, jak vyžaduje nová úmluva. Ze všech výše uvedených důvodů vyvozuje společnost CIN závěr, že je splněno rovněž čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(246) Třebaže se společnost CIN domnívá, že vyrovnávací platba poskytovaná podle nové úmluvy nepředstavuje státní podporu, odpověděla pro úplnost také na pochybnosti Komise ohledně slučitelnosti této vyrovnávací platby s vnitřním trhem. Společnost CIN zejména podotýká, že toto opatření by v případě, že by představovalo státní podporu, splňovalo podmínky rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Společnost CIN v tomto ohledu uvádí, že doba platnosti nové úmluvy je kratší než deset let, jak se vyžaduje v čl. 2 odst. 2 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Všechny trasy provozované podle nové úmluvy (případně pouze mimo sezonu) měly v letech 2010 a 2011 (dva roky před pověřením) počet cestujících nižší než 300 000 osob, a splňovaly by tudíž ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Společnost CIN odkazuje také na svou odpověď týkající se prvního a třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark s cílem zabývat se pochybnostmi Komise ohledně skutečné povahy služby obecného hospodářského zájmu a přiměřenosti poskytnuté vyrovnávací platby.

5.2.7 *K (ne)existenci hospodářské kontinuity mezi společností Tirrenia a společností CIN*

(247) Společnost CIN uvádí, že Komise vypracovala pojem hospodářské kontinuity mezi dvěma společnostmi v zásadě pro účely státní podpory s odkazem na konkrétní případy, kdy společnosti mající prospěch z podpory převedly ziskovou část nebo části svého podnikání na jiné společnosti, které vlastnily či ovládaly, a to i nepřímo. Vzhledem k tomu se společnost CIN domnívá, že privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia spadá zcela mimo oblast působnosti tohoto kritéria, jelikož neexistuje žádná společnost ani jiné vztahy spojující společnost Tirrenia (a obecně bývalou skupinu Tirrenia) se společností CIN.

(248) Společnost CIN mimoto poukazuje na skutečnost, že existují určité případy, třebaže ojedinělé a sporné, kdy Komise použila kritérium hospodářské kontinuity i na převod aktiv nebo společností mezi nezávislými subjekty bez vlastnických vztahů. I kdyby se však v daném případě použilo dotyčné kritérium (což společnost CIN zpochybňuje), společnost CIN tvrdí, že by z níže uvedených důvodů nebyla hospodářská kontinuita zjištěna.

([84]) Společnost CIN má za to, že toto riziko je obzvláště relevantní, jelikož nemá výhradní práva, a tudíž nemá jistotu ohledně provozování služeb na výhradním základě.

(249) Za prvé, mezi společností CIN a jediným vlastníkem společnosti Tirrenia, Fintecna, což je společnost zcela ve vlastnictví italského ministerstva hospodářství a financí, neexistuje žádná totožnost nebo vztah v rámci společností. Za druhé, předmět prodeje zahrnuje pouze aktiva a smlouvy, jež jsou z funkčního hlediska nezbytné pro poskytování veřejné služby. Za třetí, kritériem pro zadání byla nejvyšší cena. Za čtvrté, nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia ze strany společností CIN má být součástí zvláštní „obchodní logiky" a má vycházet z podnikatelského plánu s odlišnými výchozími předpoklady než v případě společnosti Tirrenia. Společnost CIN konkrétně zamýšlí provést dalekosáhlý plán k obnovení efektivnosti oboru podnikání společnosti Tirrenia. Nedochází k automatickému převodu zaměstnanců na společnost CIN ani k zachování nabytých práv zaměstnanců, nýbrž společnosti CIN je uložena pouze povinnost zachovat po dobu dvou let počty zaměstnanců potřebné k plnění závazků veřejné služby.

5.2.8 *Další podání společnosti CIN*

(250) Na žádost Komise poskytla společnost CIN podrobné údaje týkající se tras, které provozovala v období od 20. července 2012 do 31. prosince 2012, a to v rámci režimu veřejných služeb i jako soukromý provozovatel. Poskytnuté informace zahrnovaly mimo jiné toto:

1) období, v němž je trasa provozována (např, v sezoně, mimo sezonu, celoročně);

2) název a tonáž plavidla nebo plavidel používaných k provozování dané trasy;

3) průměrný počet cestujících na plavbu;

4) průměrný objem nákladu (v tunách) na plavbu;

5) průměrné celkové příjmy na plavbu (v EUR);

6) průměrný počet pracovníků na plavbu ([85]).

(251) Společnost CIN poskytla rovněž seznam tras, na nichž plnila závazek veřejné služby, včetně rozsahu z hlediska ročních období a minimální hrubé tonáže plavidel nasazených na jednotlivých trasách. Společnost CIN zopakovala rovněž některá tvrzení uvedená v odpovědi ze dne 1. března 2012 na rozhodnutí z roku 2011, zejména co se týká procesu privatizace, a tvrdila, že skutečnosti daného případu prokazují, že jí v důsledku spojení závazků veřejné služby s aktivy potřebnými pro jejich plnění nebyla poskytnuta žádná výhoda a že nebyly uloženy podmínky ovlivňující negativně kupní cenu ([86]).

5.3 **Připomínky společnosti Pan Med**

(252) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2011 společnost Pan Med tvrdila, že na trasách Janov – Porto Torres a Neapol – Palermo provozují každodenní spojení konkurenti, a to navzdory tvrzení Itálie, že podobné služby z hlediska četnosti a kontinuity neposkytuje žádný konkurent společnosti Tirrenia.

(253) Podle společnosti Pan Med provozuje konkrétně společnost Grandi Navi Veloci nejméně deset let trasu Janov – Porto Torres, zatímco společnost SNAV provozuje linku Neapol – Palermo (od roku 2011 ve spolupráci se společností Grandi Navi Veloci). Mezi Livornem a Cagliari nabízí spojení mimoto společnost Moby. Společnost Tirrenia není proto jediným provozovatelem na této lince. Společnost Pan Med také uvedla, že nákladní linky z Neapole do Cagliari, z Ravenny do Katánie a z Livorna do Cagliari nemohou představovat skutečnou službu obecného hospodářského zájmu, jelikož nezajišťují územní kontinuitu, nýbrž se jedná pouze o alternativní trasu pro nákladní vozidla, která by v případě neexistence těchto spojů byla přesměrována prostřednictvím jiných existujících služeb nákladní dopravy. Společnost Pan Med se zaměřuje především na spoje na Sicílii a odkazuje na alternativní možnosti silničních vozidel, pokud jde o překročení Messinské úžiny na trajektu. Společnost Pan Med rovněž uvedla, že údajně nízké sazby jízdného za přepravu nákladu uplatňované společností Tirrenia na těchto trasách představují pro ostatní provozovatele překážku vstupu na tento trh.

([85]) Tento počet zahrnoval pouze počet členů posádky (na palubě, a to rovněž během dovolené nebo v době volna), aniž by byl upřesněn počet administrativních pracovníků a pracovníků na pevnině přidělených na každou trasu. Společnost CIN také uvádí, že platné předpisy obsahují přesné pokyny ohledně pracovní doby a bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků k zajištění dostatečného počtu a náležité kvality posádky u každého spoje.

([86]) Podrobnosti viz oddíly 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 a 5.2.4.

(254) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 společnost Pan Med uvedla, že má v úmyslu zahájit provozování nových tras, tvrdila však, že hospodářské soutěži brání neslučitelná podpora poskytovaná společnostem bývalé skupiny Tirrenia a jejich nabyvatelům. Následující body odůvodnění shrnují připomínky společnosti Pan Med, které se týkají výhradně společnosti Tirrenia, nebo všech společností v bývalé skupině Tirrenia.

(255) Pokud jde o podporu na záchranu, která byla poskytnuta společnostem Tirrenia a Siremar, společnost Pan Med tvrdí, že od 28. srpna 2011 – tj. ode dne, kdy měla být podpora ukončena – do jejího navrácení přibližně o rok a dva měsíce později měly tyto dvě společnosti prospěch z protiprávní a neregulérní podpory na záchranu. Podpora na záchranu nebyla konkrétně v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a nebyla součástí komplexního plánu restrukturalizace. Podle názoru společnosti Pan Med tudíž představovala provozní podporu pro společnosti Tirrenia a Siremar.

(256) Co se týká nových úmluv, společnost Pan Med podala připomínky týkající se skutečné povahy služeb obecného hospodářského zájmu poskytovaných společnostmi CIN a Compagnia delle Isole (dále jen „CdI“). Společnost Pan Med tvrdila, že vyrovnávací platbu z veřejných prostředků pro tyto provozovatele nemohou odůvodnit potřeby dotčených oblastí z hlediska mobility místních komunit ani potřeby v souvislosti s hospodářským rozvojem. Společnost Pan Med uvedla, že cíle spočívajícího v zajištění územní kontinuity nelze dosáhnout svévolně vybranými balíčky tras, jež v daném případě neodrážejí obecný zájem, jak se zdá.

(257) Dopis obsahoval také vlastní shrnutí společnosti Pan Med týkající se situace v oblasti hospodářské soutěže na kabotážních trasách obsluhovaných v rámci režimu veřejných služeb společnostmi CIN a CdI. Společnost Pan Med vyvodila z tohoto přehledu závěr, že na mnoha těchto trasách ([87]) existují konkurenční provozovatelé, kteří podle jejího názoru poskytují srovnatelné služby. To prokazuje, že trh je skutečně schopen uspokojovat závazky veřejné služby, jimiž byly pověřeny společnosti CIN a CdI. Společnost Pan Med také podotkla, že v případě některých tras dostává společnost CIN vyrovnávací platbu pouze za služby poskytované mimo sezonu, zatímco v sezoně může stanovit své sazby libovolně. Podle společnosti Pan Med to vede k nepatřičnému křížovému subvencování s využitím veřejných prostředků.

(258) Společnost Pan Med rovněž uvedla, že ostrov Sicílie v současnosti přiměřeně obsluhuje šest letišť ([88]). Letecká spojení mezi regionem Sicílie a pevninskou Itálií jsou i) z hlediska četnosti, kontinuity a pravidelnosti srovnatelná se službami námořní dopravy, které dostávají vyrovnávací platbu z veřejných prostředků, a ii) dostatečná k zajištění mobility místních komunit. Pokud jde o tvrzení týkající se hospodářského rozvoje, společnost Pan Med zdůraznila, že se většina nákladní dopravy v Itálii uskutečňuje po silnici a že je náležitě zajištěno spojení se Sicílií přes Messinskou úžinu. Mnoho dotovaných námořních spojení nepředstavuje spojení s odlehlými oblastmi či z odlehlých oblastí.

(259) Kromě výše uvedených skutečností společnost Pan Med tvrdí, že vyrovnávací platba za provozování veřejné služby umožňuje provozovatelům dosáhnout vyššího než přiměřeného zisku, a není tudíž splněno třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark. Společnost Pan Med uvedla příklad výpočtu nákladů a příjmů na trase Ravenna – Katánie v roce 2010, podle něhož by údajně vyplýval zisk ve výši 8,3 milionu EUR ([89]), a tudíž nadměrná náhrada pro provozovatele této trasy, společnost Tirrenia. Společnost Pan Med se také domnívá, že riziková prémie ve výši 6,5 % stanovená ve směrnici CIPE není opodstatněná, jelikož společnost CIN nepřebírá žádné obchodní riziko.

(260) Společnost Pan Med poté popsala řadu nových tras, které má v úmyslu provozovat, včetně spoje Augusta – Ravenna. Společnost Pan Med uvedla, že takto bude nabízet nepřetržitou službu podél jadranského koridoru zajišťující spojení na Sicílii a ze Sicílie s větší dopravní kapacitou pro náklad a komplexnějšími spoji s pevninou. Společnost proto tvrdila, že existují dostatečné tržní síly pro poskytování služby obecného hospodářského zájmu, která byla na trase Ravenna – Katánie svěřena společnosti CIN. Společnost Pan Med předložila mimo jiné podobné tvrzení ohledně plánované trasy Gaeta – Termini Imerese, která by konkurovala trase Neapol – Palermo provozované společností CIN.

([87]) Společnost Pan Med konkrétně uvedla, že společnost Grimaldi provozovala služby nákladní dopravy na trasách Ravenna – Katánie, Salerno – Cagliari, Palermo – Cagliari a Trapani – Cagliari. Podle společnosti Pan Med provozují společnosti Moby a Sardinia Ferries trasu Civitavecchia – Olbia sezonně, zatímco na trase Janov – Olbia působí společnost Moby celoročně. Podle společnosti Pan Med provozuje společnost Moby také týdenní spoj mezi městy Civitavecchia a Arbatax.

([88]) Palermo, Katánie, Ragusa, Trapani, jakož i letiště Lampedusa a Pantelleria.

([89]) Komise nebude toto nepodložené tvrzení v tomto rozhodnutí blíže posuzovat, neboť analytické účty předložené italskými orgány prokazují, že společnost Tirrenia vykázala na této trase v roce 2010 ztrátu.

(261) Co se týká odložení platby části kupní ceny za obor podnikání společnosti Tirrenia, společnost Pan Med podotýká, že možnost zaplatit ve splátkách nebyla uvedena ve výzvě k vyjádření zájmu o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia ani oznámena mimořádným komisařem či jeho poradci. Pokud by společnosti Pan Med bylo známo, že je možné zaplatit cenu ve splátkách, vážně by uvažovala o možnosti získat obor podnikání společnosti Tirrenia, jak tvrdí. Společnost Pan Med rovněž uvádí, že společnosti Tirrenia v mimořádné správě sdělila, že má zájem o odkup divize Adriatica společnosti Tirrenia, neobdržela však žádnou odpověď.

(262) V závěrech své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 společnost Pan Med uvedla, že se domnívá, že mezi společnostmi Tirrenia a CIN existuje hospodářská kontinuita. Z tohoto důvodu má společnost Pan Med za to, že by společnost CIN měla vrátit údajnou neslučitelnou podporu.

5.4 **Připomínky společnosti Grandi Navi Veloci**

(263) Společnost Grandi Navi Veloci podala připomínky týkající se těchto skutečností: i) údajného porušení článku 4 nařízení o námořní kabotáži; ii) roční vyrovnávací platby za závazek veřejné služby; iii) privatizace oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar; iv) přednosti v přístavu přidělené společnosti Saremar; v) ostatních opatření podpory, která byla provedena v rámci privatizace; vi) nezákonnosti již poskytnuté podpory a nutnosti pozastavení nebo prozatímního navrácení podpory ([90]). Většina těchto připomínek se týká pouze konkrétního případu společnosti Saremar, jež není předmětem tohoto rozhodnutí. V následujících bodech odůvodnění jsou shrnuty připomínky, které jsou nejrelevantnější pro toto rozhodnutí.

(264) Co se týká privatizace oborů podnikání společností Tirrenia a Siremar, společnost Grandi Navi Veloci souhlasila s předběžným názorem Komise vysloveným v rozhodnutí z roku 2011, že řízení nebylo dostatečně transparentní a bezpodmínečné, aby byla vyloučena existence podpory. Společnost navíc tvrdila, že italské orgány odložily na neurčito privatizaci společností ve skupině Tirrenia navzdory zárukám, které byly v průběhu let údajně poskytnuty Komisi a formálně stanoveny v rozhodnutí z roku 2001 (v 4. a 12. bodě odůvodnění) a v rozhodnutí z roku 2004 (v 5. a 45. bodě odůvodnění). Společnost tvrdila, že vyhlídky na budoucí privatizaci byly vůči Komisi využity jako vyjednávací nástroj s cílem umožnit vyplácení vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb společnostem ve skupině Tirrenia až do roku 2008.

(265) Pokud jde o přednost v přístavu, společnost citovala dvě rozhodnutí (*segnalazioni*) úřadu AGCM, v nichž se uvádělo, že tato přednost může mít negativní dopad na hospodářskou soutěž, zejména v případě, má-li příjemce výlučné právo na sloty pro kotvení, které jsou z hospodářského hlediska nejhodnotnější. Společnost nezpochybnila předběžný názor Komise, že opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož nedochází ke ztrátě státních prostředků. Společnost Grandi Navi Veloci však tvrdila, že převod přednosti v přístavu na nové vlastníky společností bývalé skupiny Tirrenia, jak je stanoveno v čl. 19b odst. 21 zákona z roku 2009, představuje sám o sobě porušení článku 4 nařízení o námořní kabotáži.

(266) Na žádost Komise poskytla společnost GNV také podrobné údaje o své vlastní činnosti na trasách provozovaných společnostmi Tirrenia / CIN v rámci režimu veřejných služeb. Společnost GNV konkrétně uvedla, že provozovala tyto linky:

— Janov – Porto Torres: v roce 2009 a 2010 celoročně, od 1. ledna 2011 do 5. listopadu 2011 a od 30. března 2012 do 16. září 2012,

— Janov – Olbia (pouze v sezoně): od 22. května 2009 do 5. října 2009, od 28. května 2010 do 3. října 2010, od 27. května 2011 do 18. září 2011 a od 1. června 2012 do 15. září 2012,

— Neapol – Palermo: v roce 2009 a 2010 na této trase nepůsobila, v roce 2011 od května do prosince a v roce 2012 celoročně.

(267) Co se týká trasy Janov – Porto Torres, společnost GNV uvedla, že v roce 2012 své služby omezila (včetně jejich četnosti) poté, co na trh vstoupila společnost Saremar. Na trase Neapol – Palermo začala společnost GNV v roce 2012 provozovat celoročně dva každodenní spoje (jeden noční spoj a jeden odjezd ve dne). Společnost GNV tvrdila, že její služby na těchto trasách jsou rovnocenné službám, jež nabízejí společnosti Tirrenia/CIN. Z odpovědí společnosti GNV rovněž vyplývá, že na trase Neapol – Palermo používala tyto lodě: SNAV Sardegna (postavena v roce 1989), SNAV Campania (postavena v roce 1974), SNAV Lazio (postavena v roce 1989) a pouze v roce 2011 také Finn Forest (postavena v roce 1978).

([90]) Podle článku 11 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

6. **PODÁNÍ SPOLEČNOSTI GRIMALDI**

(268) Společnost Grimaldi předložila řadu podání, všechna po uplynutí procesních lhůt, které byly zúčastněným stranám stanoveny pro vyjádření se k rozhodnutí z roku 2011 a rozhodnutí z roku 2012. Žádné z těchto podání nebylo učiněno vyplněním povinného formuláře stížnosti, na nějž se odkazuje v čl. 24 odst. 2 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([91]). Komise však v následujících oddílech tato podání shrne a odpoví na ně v oddíle 7.4.

6.1 **První podání (únor 2016)**

(269) Dne 12. února 2016 předložila společnost Grimaldi Komisi podání týkající se jak vyrovnávací platby poskytované společnosti CIN podle nové úmluvy, tak i údajného zneužití dominantního postavení (podle článku 102 SFEU), aniž však poskytla jakoukoli podpůrnou dokumentaci. Dopis byl adresován rovněž úřadu AGCM. Níže jsou shrnuty prvky, které jsou pro toto rozhodnutí nejpodstatnější.

(270) Co se týká prvků dopisu souvisejících se státní podporou, společnost Grimaldi tvrdila, že za plnění údajných závazků veřejné služby dostává společnost CIN nadměrnou vyrovnávací platbu. Společnost Grimaldi předložila tyto argumenty.

(271) Za prvé, pevně stanovená částka vyrovnávací platby byla vypočtena na základě údajně zastaralých a chybných předpokladů týkajících se nákladů, zejména nákladů na palivo. Společnost Grimaldi se konkrétně domnívala, že se náklady na palivo, které představují přibližně 30 % dopravních nákladů, mezi roky 2012 a 2016 výrazně snížily, takže podle jejího názoru měla být odpovídajícím způsobem upravena i vyrovnávací platba (tj. snížena) ([92]).

(272) Společnost Grimaldi za druhé také tvrdila, že mnoho agresivních marketingových iniciativ a slev uplatňovaných společností CIN bylo umožněno pouze v důsledku nadměrné náhrady na základě nové úmluvy. Společnost Grimaldi zejména zdůraznila, že v únoru 2016 podaly společnosti CIN a Moby dvě totožné reklamní nabídky, z toho tudíž vyplývá, že společnosti CIN a Moby v zásadě uplatňovaly integrovanou obchodní strategii a že společnost CIN z údajné nadměrné náhrady podle nové úmluvy křížově subvencovala nabídky a reklamy společnosti Moby.

(273) Společnost Grimaldi za třetí poukázala na skutečnost, že v případě některých tras zahrnutých v nové úmluvě měla společnost CIN ve skutečnosti monopolní postavení, zatímco na jiných trasách byla hlavním konkurentem samotná společnost Moby. Společnost Grimaldi proto tvrdí, že v důsledku nabytí výlučné kontroly nad společnostmi CIN a Moby ze strany společnosti Onorato Partecipazioni, jež úřad AGCM povolil usnesením č. 25773, pro společnost CIN prakticky zanikla konkurence na trasách, na nichž byla dříve jediným konkurentem společnost Moby. Podle společnosti Grimaldi by se proto riziková prémie zahrnutá do výpočtu vyrovnávací platby pro společnost CIN podle nové úmluvy měla snížit, neboť měla poskytnout odměnu za dodatečné riziko, které společnost CIN převzala na trasách, na nichž neplnila závazek veřejné služby za podmínek exkluzivity. Společnost Grimaldi navíc zdůraznila, že v rozhodnutí úřadu AGCM č. 25773 se v bodech 47 a 56 skutečnost, že společnost CIN dostává v důsledku závazků veřejné služby „značné státní dotace“, pokládala za překážku vstupu potenciálních konkurentů na trhy, na nichž spojení společností CIN/Moby ve skutečnosti vytvářelo dominantní postavení hraničící s monopolem ([93]).

(274) Společnost Grimaldi se také domnívala, že služba obecného hospodářského zájmu není ve skutečnosti zapotřebí přinejmenším na některých trasách, na nichž jsou přítomni konkurenti, zejména na linkách Janov – Olbia a Civitavecchia – Olbia, kde působí samotná společnost Moby. Podle společnosti Grimaldi to naznačuje, že společná přítomnost společností CIN a Moby na obou trasách byla dostatečně stabilní, aby zpochybnila potřebu služby obecného hospodářského zájmu, přinejmenším v těchto letech.

(275) Co se týká údajného zneužití dominantního postavení, společnost Grimaldi uvádí řadu nezákonných a odvetných tržních praktik, jež společnosti CIN a Moby údajně uplatňují vůči svým zákazníkům působícím v odvětví dopravy, kteří na několika trasách začali využívat služeb konkurentů společností Moby a CIN. Společnost Grimaldi také uvádí, že údajná nadměrná vyrovnávací platba poskytovaná společnosti CIN na základě nové úmluvy poskytuje této společnosti finanční prostředky, které jí umožňují uplatňovat restriktivní praktiky vůči potenciálním novým účastníkům trhu.

([91]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

([92]) Společnost Grimaldi navíc tvrdí, že jelikož přezkum ekonomické a finanční rovnováhy nové úmluvy je prováděn pouze co tři roky a údajně dobrovolně, v podstatě neexistuje způsob, jak vzít při stanovování vyrovnávací platby v úvahu změny nákladů na palivo.

([93]) Tento bod úřad AGCM blíže rozvedl v rozhodnutí č. 27 053, v bodech 198–207. Více informací viz oddíl 6.2.

(276) Společnost Grimaldi rovněž tvrdila, že podpora poskytovaná společnosti CIN je protiprávní, neboť Itálie nedodržela povinnost zdržet se jednání podle čl. 108 odst. 3 SFEU, a uvedla, že by Komise měla přijmout rozhodnutí, v němž se vyžaduje, aby Itálie pozastavila vyplácení podpory a zajistila prozatímní navrácení podpory (přinejmenším části související s údajnou nadměrnou vyrovnávací platbou) podle článku 13 nařízení (EU) 2015/1589.

6.2 **Usnesení úřadu AGCM č. 27053 ze dne 28. března 2018**

(277) Dne 28. března 2018 vydal úřad AGCM usnesení č. 27053, rovněž v důsledku dopisu zaslaného společností Grimaldi (viz 269. bod odůvodnění), v němž konstatuje, že v období od 28. září 2015 do dne přijetí usnesení (tj. 28. února 2018) zneužívaly společnosti CIN a Moby své dominantní postavení podle čl. 102 písm. b) SFEU na řadě nákladních linek a kombinovaných tras mezi pevninskou Itálií a Sardinií, včetně těchto:

1) Janov – Porto Torres

2) Olbia – Janov

3) Olbia – Civitavecchia

4) Livorno – Cagliari

5) Cagliari – Civitavecchia

(278) Protisoutěžní chování se uskutečňovalo na pěti výše uvedených trasách, které jsou zahrnuty v nové úmluvě, v době, kdy platily příslušné závazky veřejné služby. Toto chování zahrnovalo odepření přístupu lodí k dopravcům, a to i v případě zboží podléhajícího rychlé zkáze. Za toto porušování pravidel hospodářské soutěže musely společnosti CIN a Moby zaplatit pokutu ve výši 29 202 673,73 EUR.

(279) Proti usnesení úřadu AGCM č. 27 053 byl podán opravný prostředek regionálnímu správnímu soudu (the *Tribunale Amministrativo Regionale*), a zaplacení pokuty bylo proto pozastaveno. Dne 4. června 2019 vynesl regionální správní soud rozsudek č. 7175/2019, jímž usnesení úřadu AGCM č. 27 053 částečně zrušil a požádal úřad AGCM, aby obnovil šetření a pokutu přepočítal.

6.3 **Druhé podání (květen 2018)**

(280) Dne 29. května 2018 předložila společnost Grimaldi Komisi další podání, jež z velké části vycházelo z usnesení úřadu AGCM č. 27053, a zopakovala tvrzení, která již byla uvedena v jejím prvním podání, a předložila některé další argumenty na jejich podporu, které jsou shrnuty níže.

(281) Za prvé, co se týká údajné nadměrné vyrovnávací platby podle podmínek nové úmluvy, společnost Grimaldi sdělila, že italské ministerstvo dopravy údajně kritizovalo postup popsaný v 272. bodě odůvodnění, jelikož může ohrozit finanční udržitelnost nové úmluvy a představuje údajně nevhodné zaměňování nákladů a příjmů mezi oběma společnostmi. Z tohoto společnost Grimaldi rovněž odvodila, že společnost CIN nedodržuje požadované oddělení účetnictví.

(282) Co se týká skutečné povahy služby obecného hospodářského zájmu, společnost Grimaldi za druhé tvrdila, že na některých trasách zahrnutých do závazků veřejné služby existuje několik provozovatelů, což zpochybňuje existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu. Společnost Grimaldi konkrétně uvedla, že společnosti Moby, GNV, Forship, Grendi a samotná společnost Grimaldi provozují v různých ročních obdobích trasy, jež by mohly být považovány za rovnocenné trasám provozovaným společností CIN podle nové úmluvy (někdy pouze do alternativních přístavů).

(283) Společnost Grimaldi také tvrdila, že společnost CIN opakovaně porušuje podmínky úmluvy. Podle rozhodnutí úřadu AGCM č. 27 053 bylo na řadě tras na Sardinii a ze Sardinie, na něž se vztahují závazky veřejné služby, dopravcům systematicky znemožněno nalodění nebo byly uplatňovány poškozující tržní podmínky jako způsob, jak odradit nové účastníky trhu na některých těchto trasách, včetně samotné společnosti Grimaldi a společnosti Grendi. Bez ohledu na zneužití dominantního postavení se společnost Grimaldi domnívala, že to prokazuje, že společnost CIN ve skutečnosti neposkytuje skutečnou službu obecného hospodářského zájmu, přinejmenším co se týká nákladní dopravy, neboť pro tyto dopravce nezajišťuje územní kontinuitu. Společnost Grimaldi má naopak za to, že společnost CIN pouze využívá vyrovnávací platbu za veřejné služby k zneužívání svého dominantního postavení, a to společně se společností Moby.

(284) Společnost Grimaldi za třetí usuzovala, že odložení platby první tranše kupní ceny za obor podnikání společnosti Tirrenia ve výši 55 milionů EUR poskytuje společnosti CIN další výhodu (viz 88. bod odůvodnění písm. b)).

6.4 **Třetí podání (září 2018)**

(285) Dne 18. září 2018 předložila společnost Grimaldi další podání určené italskému ministerstvu dopravy, úřadu AGCM a Komisi. V tomto podání společnost Grimaldi informovala ministerstvo dopravy a úřad AGCM o plánovaném spojení mezi společnostmi CIN a Moby a požádala italské orgány, aby zasáhly ve své příslušné oblasti působnosti. Skupina Moby oznámila toto spojení ve své pololetní zprávě ze dne 30. června 2018 a uvedla, že příslušná listina má být podepsána v listopadu 2018 a že fúze nabude účinnosti od 1. ledna 2018 (viz 83. bod odůvodnění).

(286) Společnost Grimaldi tvrdila, že tato fúze je v rozporu s rozhodnutím úřadu AGCM ze dne 23. září 2013, v němž se údajně uvádělo, že spojení mezi společnostmi Moby a CIN porušuje povinnost společnosti CIN týkající se „oddělení společností" podle čl. 8 odst. 2a zákona č. 287/90 (která byla zavedena v čl. 11 odst. 3 zákona č. 57/2001) ([94]). Podle tohoto pravidla nemůže služby obecného hospodářského zájmu a komerční činnosti vykonávat stejná společnost, nýbrž by měly být provozovány samostatnými společnostmi (i v rámci stejné skupiny). Z tohoto důvodu požádala společnost Grimaldi úřad AGCM, aby zasáhl a obě společnosti penalizoval podle čl. 8 odst. 2e, a to rovněž na základě předchozí rozhodovací praxe v podobných případech.

(287) Společnost Grimaldi mimoto tvrdila, že by fúze znamenala porušení úmluvy ze dne 18. července 2012. Společnost Grimaldi konkrétně tvrdila, že by fúze porušila požadavek na vedení oddělených a analytických účtů pro náklady a příjmy týkající se každé trasy v rámci veřejné služby. Podle společnosti Grimaldi je v důsledku článku 22 nové úmluvy tento požadavek nutno posoudit na základě čl. 8 odst. 2a zákona č. 287/90, který vyžaduje úplné oddělení společností, a nikoli pouze oddělené účetnictví. Společnost Grimaldi tvrdila, že by fúze umožnila společnosti CIN křížové subvencování komerčních služeb, které provozuje ona sama nebo společnost Moby, a znemožnila by ministerstvu řádnou kontrolu použití státních dotací.

(288) Společnost Grimaldi také Komisi vyzvala, aby formální vyšetřovací řízení ukončila.

6.5 **Další podání (říjen a listopad 2018)**

(289) Dne 9. října 2018 předložila společnost Grimaldi italskému ministerstvu dopravy a úřadu AGCM další podání a kopii zaslala pro informaci Komisi. V tomto dopise se společnost Grimaldi zaměřila na zvýšení cen oznámené společnostmi Moby a CIN, údajně jako kompenzaci za růst nákladů na palivo. Společnost Grimaldi uvedla, že tento růst je vyšší na trasách, na nichž mají společnosti Moby/CIN údajně monopolní postavení (Janov – Olbia, Janov – Porto Torres), a nižší na trasách, na nichž společnosti Moby/CIN soutěží se společností Grimaldi (Neapol – Katánie, přičemž společnost Grimaldi provozuje linku Salerno – Katánie). Společnost Grimaldi také poznamenala, že růst cen není přiměřený délce trasy, jak by tomu mělo být, pokud by měl skutečně pokrývat vyšší náklady na palivo. Z těchto důvodů společnost Grimaldi požadovala, aby:

a) úřad AGCM prověřil údajnou nezákonnou a protisoutěžní povahu zvýšení cen ze strany společností Moby a CIN (jež údajně představuje porušení podmínek rozhodnutí úřadu AGCM č. 27053 ze dne 28. února 2018);

b) úřad AGCM zastavil fúzi ve formě začlenění společnosti Moby do společnosti CIN (jak již požadovala ve svém předchozím podání ze dne 18. září 2018);

c) ministerstvo dopravy ověřilo slučitelnost růstu cen společnosti CIN s podmínkami nové úmluvy.

(290) Dne 20. listopadu 2018 učinila společnost Grimaldi další podání úřadu AGCM a zaslala kopii tohoto dopisu italskému ministerstvu dopravy a Komisi. V tomto podání společnost Grimaldi zopakovala svou žádost, aby italský orgán pro hospodářskou soutěž zastavil plánovanou fúzi společností Moby a CIN. Společnost Grimaldi uznala, že toto spojení nevyžaduje předchozí schválení ze strany úřadu AGCM, neboť se jedná čistě o restrukturalizaci v rámci

([94]) GURI č. 240 ze dne 13. října 1990.

skupiny. Společnost Grimaldi nicméně tvrdila, že se zaměňování nákladů a příjmů mezi službami obecného hospodářského zájmu a komerčními činnostmi po fúzi dále zvýší. Na podporu svých tvrzení odkázala společnost Grimaldi na dva dopisy, které ministerstvo dopravy zaslalo společnosti CIN a které se týkaly společných reklamních nabídek zmíněné společnosti a společnosti Moby a jejich potenciálního dopadu na finanční rovnováhu nové úmluvy.

7. **POSOUZENÍ**

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

(291) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(292) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby bylo proto možné určit, zda opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny výše zmíněné podmínky. Opatření by konkrétně mělo:

a) být provedeno členským státem nebo ze státních prostředků;

b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

c) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením;

d) ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(293) Komise podotýká, že přednost v přístavu, která se vztahuje pouze na trasy v rámci veřejné služby, je neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Tirrenia a jejím nabyvatelem, společností CIN. Toto opatření proto bude posouzeno společně s vyrovnávací platbou za veřejné služby poskytovanou těmto společnostem (viz oddíly 7.1.1 a 7.1.3).

(294) Komise dále uvádí, že by nová úmluva mezi Itálií a společností CIN měla být posouzena společně s privatizací oboru podnikání společností Tirrenia (včetně odložení platby části kupní ceny). Takovéto společné posouzení je vhodné, neboť Itálie v podstatě uspořádala nabídkové řízení na zakázku na veřejné služby (tj. novou úmluvu), v jehož rámci musel uchazeč, který zakázku získal, nabýt od společnosti Tirrenia řadu aktiv (především lodí) nezbytných k plnění závazků veřejné služby stanovených ve smlouvě o veřejné službě.

7.1.1 *Prodloužení původní úmluvy mezi společností Tirrenia a Itálií*

7.1.1.1 Státní prostředky

(295) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být přičitatelné státu a provedeno přímo či nepřímo ze státních prostředků.

(296) Společnost Tirrenia byla italským státem pověřena provozováním námořních tras podrobně popsaných v původní úmluvě, která byla prodloužena. Původní úmluva byla uzavřena státem a výsledná vyrovnávací platba za veřejné služby pro společnost Tirrenia je vyplacena státem z jeho rozpočtu. Vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti Tirrenia je proto přičitatelná státu a je vyplácena ze státních prostředků.

(297) Komise uvádí, že podle Itálie platí všichni provozovatelé trajektové dopravy za kotvení příslušným přístavním orgánům řádné poplatky, společnost Tirrenia však nehradí dodatečný poplatek za přednost v přístavu. Komise se nicméně domnívá, že se Itálie mohla v zásadě rozhodnout, že za přednost v přístavu uloží dodatečný poplatek, a jelikož tak neučinila, přišla o státní příjmy. Jelikož je přednost v přístavu dána zákonem (viz 108. bod odůvodnění), lze ji přičíst státu.

7.1.1.2 Selektivita

(298) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být selektivní. Vyrovnávací platba za provozování dotyčných služeb námořní dopravy je poskytována pouze společnosti Tirrenia, je tudíž selektivní. Jelikož přednost v přístavu byla přiznána pouze společnostem v bývalé skupině Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia, je rovněž selektivní.

7.1.1.3 Hospodářská výhoda

(299) Komise připomíná, že vyrovnávací platby za veřejné služby vyplácené určité společnosti nepředstavují za určitých přesně vymezených podmínek hospodářskou výhodu.

(300) Ve svém rozsudku ve věci Altmark ([95]) Soudní dvůr konkrétně uvedl, že jestliže má být státní zásah považován za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky-příjemci za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům, nespadá takový zásah do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.

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

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

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

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

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

(302) Komise upřesnila způsob uplatňování kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark ve svém sdělení o použití pravidel v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) ([96]).

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

(304) Podle čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark musí vyrovnávací platba představovat nezbytné minimum, aby se nepovažovala za státní podporu. Má se za to, že toto kritérium je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb vybrán v zadávacím řízení, jež umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo není-li tomu tak, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů efektivního podniku.

(305) U žádného prodloužení původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 nebyla společnost Tirrenia vybrána na základě veřejného nabídkového řízení. Italský stát pouze prodloužil platný systém, čímž předem stanovenému provozovateli přiznal nárok na další pobírání vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby.

([95]) Viz rozsudek ze dne 24. července 2003 ve věci Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

(306) Italské orgány mimoto neposkytly Komisi žádné údaje o tom, že úroveň nutného vyrovnání byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností. Itálie pouze tvrdila, že se vyrovnávací platba za veřejné služby pro společnost Tirrenia od roku 2010 po zavedení maximální výše vyrovnávací platby stanovené zákonem z roku 2009 významně snížila (viz 25. bod odůvodnění). Itálie však neprokázala, že náklady vynaložené společností Tirrenia při plnění závazků veřejné služby byly v souladu s náklady průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky.

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

(308) Jelikož v daném případě nejsou kumulativně splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za provozování námořních tras po prodloužení původní úmluvy poskytla společnosti Tirrenia hospodářskou výhodu.

(309) Co se týká přednosti v přístavu, Komise nejprve připomíná, že italský orgán pro hospodářskou soutěž, AGCM, nejméně dvakrát usuzoval, že toto opatření má ekonomickou hodnotu (viz 265. bod odůvodnění). Společnost Tirrenia však za přednost v přístavu neplatila žádný poplatek (viz 190. bod odůvodnění). Komise dále podotýká, že přednost v přístavu může přinejmenším teoreticky snížit náklady provozovatele (např. z toho důvodu, že zaručené kotvení může zkrátit dobu čekání v přístavek, a tudíž vést k nižším nákladům na palivo), nebo zvýšit jeho příjmy (např. kvůli tomu, že určité časy mohou přilákat větší poptávku ze strany cestujících). Nakolik přednost v přístavu umožňuje rychlejší dokování, mohou uživatelé trajektové dopravy skutečně upřednostnit provozovatele trajektu, který má z tohoto opatření prospěch. I kdyby se tyto účinky projevily pouze v omezených případech nebo byly relativně malé, může přednost v přístavu přesto představovat pro společnost Tirrenia hospodářskou výhodu.

7.1.1.4 Dopad na hospodářskou soutěž a obchod

(310) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ([97]). Postačuje, aby příjemce podpory soutěžil s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřené hospodářské soutěži ([98]).

(311) V daném případě soutěží příjemce s ostatními podniky poskytujícími služby námořní dopravy v Unii, zejména od vstupu nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ([99]) a nařízení o námořní kabotáži v platnost, jež liberalizovalo trh mezinárodní námořní dopravy resp. námořní kabotáž. Skutečnost, že na některých trasách byla společnost Tirrenia v té době jediným provozovatelem, neznamená, že jiní (mezinárodní) provozovatelé nemohli mít zájem o nabízení podobných služeb námořní dopravy. Vyrovnávací platba za provozování námořních tras po prodloužení původní úmluvy proto může ovlivnit obchod v Unii a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Z týchž důvodů tento závěr platí i pro přednost v přístavu.

7.1.1.5 Závěr

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

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

([98]) Rozsudek ve věci Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

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

7.1.1.6 Nová nebo existující podpora

(313) Jak je objasněno výše (viz 201. bod odůvodnění), společnost Tirrenia v mimořádné správě se domnívá, že pokud by se vyrovnávací platba za veřejné služby vyplácená společnosti Tirrenia do konce roku 2008 považovala za existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, vztahovalo by se toto hodnocení i na vyrovnávací platbu hrazenou na základě prodloužení původní úmluvy.

(314) Komise za prvé podotýká, že vyrovnávací platba vyplácená společnosti Tirrenia za plnění závazků veřejné služby v oblasti námořní dopravy do konce roku 2008 není v tomto rozhodnutí posouzena. Posouzení této vyrovnávací platby a toho, zda ji lze považovat za existující podporu, bude předmětem samostatného rozhodnutí Komise ([100]).

(315) Podle čl. 1 písm. c) nařízení (EU) 2015/1589 se novou podporou rozumí „každá podpora, což znamená režimy podpory a jednotlivá podpora, která není existující podporou, včetně změn existující podpory". V čl. 108 odst. 3 SFEU se dále stanoví, že Komise musí být včas informována o záměrech poskytnout nebo upravit podpory a že zamýšlená opatření nemohou být provedena, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí ([101]). V souladu se stanoviskem evropských soudů ([102]) se Komise domnívá, že změna (tj. prodloužení) doby trvání režimu podpory nebo jednotlivé podpory s jednoznačně stanoveným datem skončení platnosti (tj. 31. prosinec 2008) postačuje k tomu, aby se jednalo o novou podporu bez ohledu na to, zda se změnily ostatní charakteristiky opatření, či nikoli.

(316) Z výše uvedených důvodů má Komise za to, že bez ohledu na to, zda se vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Tirrenia do konce roku 2008 považuje za existující podporu, je třeba vyrovnávací platbu za veřejné služby vyplácenou na základě postupného prodlužování původní úmluvy pokládat za novou podporu, a tvrzení společnosti Tirrenia v mimořádné správě je tudíž třeba zamítnout.

(317) Komise podotýká, že italské orgány ani společnost Tirrenia v mimořádné správě netvrdily, že přednost v přístavu představuje existující podporu. Komise proto toto opatření posoudí jako novou podporu.

7.1.2 *Nezákonné prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia*

(318) Komise již 34.–40. bodě odůvodnění rozhodnutí z roku 2010 konstatovala, že oznámené opatření podpory na záchranu představuje státní podporu společnosti Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(319) V rozhodnutí z roku 2010 prohlásila Komise oznámenou podporu na záchranu společnosti Tirrenia za slučitelnou s vnitřním trhem. V souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se Itálie zavázala, že Komisi předloží do šesti měsíců buď plán restrukturalizace (či likvidace), nebo doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla ukončena.

(320) První splátka úvěru se zárukou byla společnosti Tirrenia vyplacena dne 28. února 2011, a šestiměsíční lhůta tudíž uplynula dne 28. srpna 2011.

(321) Itálie nepředložila do tohoto dne Komisi plán restrukturalizace (nebo likvidace). Před uplynutím stanovené šestiměsíční lhůty, tj. 11. července 2011, byla záruka uplatněna a od tohoto dne se společnost Tirrenia stala dlužníkem státu. Částka, kterou měla společnost Tirrenia uhradit v důsledku uplatnění záruky, byla nakonec státu splacena dne 18. září 2012. Do tohoto dne využívala společnost Tirrenia i nadále opatření podpory na záchranu.

(322) Italské orgány netvrdily ani neprokázaly, že prodloužení podpory na záchranu již nepředstavuje státní podporu. Předložily pouze argumenty (viz oddíl 4.2) k doložení toho, proč je opatření i slučitelné i po uplynutí šestiměsíční lhůty.

([100]) Toto opatření je konkrétně předmětem posouzení ve věci SA.15631.

([101]) Rozsudek ve věci DEI a Komise v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.

([102]) Rozsudek ve spojených věcech Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava a další v. Komise, T-127/99, T-129/99 a T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.

(323) Komise se proto domnívá, že prodloužení podpory na záchranu po uplynutí šestiměsíční lhůty, tj. od 28. srpna 2011 do 18. září 2012, rovněž představuje státní podporu společnosti Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.3 *Přidělení nové úmluvy spojené s oborem podnikání společností Tirrenia společnosti CIN včetně odložení platby kupní ceny ze strany společnosti CIN*

(324) Aby bylo možno vyvodit závěr, zda přidělení nové úmluvy spojené s oborem podnikání společnosti Tirrenia, včetně odložení platby části kupní ceny, představuje výhodu pro společnost CIN ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí Komise posoudit dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark (viz 299. bod odůvodnění).

7.1.3.1 První kritérium podle rozsudku ve věci Altmark

(325) Komise připomíná, že v právu Unie neexistuje jednotná a přesná definice služby, která může představovat službu obecného hospodářského zájmu, a to ve smyslu prvního kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark, nebo ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU. Bod 46 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu zní takto:

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

(326) Vnitrostátní orgány mohou proto zastávat názor, že určité služby jsou v obecném zájmu a musí být provozovány v rámci závazků veřejné služby, aby byla zajištěna ochrana veřejného zájmu, pokud tržní síly nepostačují k zaručení toho, že jsou tyto služby poskytovány na potřebné úrovni nebo za požadovaných podmínek.

(327) V oblasti námořní kabotáže byla podrobná pravidla Unie upravující závazky veřejné služby stanovena v nařízení o námořní kabotáži a pro účely posouzení možné státní podpory pro podniky působící v námořní dopravě v pokynech Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (dále jen „pokyny pro námořní dopravu") ([103]).

(328) V čl. 4 odst. 1 nařízení o námořní kabotáži je stanoveno:

„Členský stát může uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

Pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, činí tak na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství."

(329) V čl. 2 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži je objasněno, že zakázka na veřejné služby může zahrnovat:

— dopravní služby, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,

— doplňkové dopravní služby,

— dopravní služby za daných přepravních sazeb a podmínek, zejména pro určité skupiny cestujících či na určitých trasách,

— přizpůsobení služeb skutečným potřebám.

([103]) Sdělení Komise K(2004) 43 – Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě, Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.

(330) V souladu s oddílem 9 pokynů pro námořní dopravu „mohou být nařízeny povinnosti veřejné služby nebo uzavřeny dohody o veřejné službě na služby podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92“, tj. pravidelnou dopravu na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

(331) Z ustálené judikatury vyplývá, že závazky veřejných služeb lze uložit pouze tehdy, je-li to odůvodněno nezbytností zajistit odpovídající pravidelné služby námořní přepravy, které nelze zajistit jen pomocí tržních sil ([104]). Sdělení Komise o výkladu nařízení o námořní kabotáži ([105]) potvrzuje, že „určit, které trasy vyžadují závazky veřejné služby, je v pravomoci členských států (včetně podle potřeby orgánů regionální a místní správy), a nikoli majitelů lodí. Závazky veřejné služby lze zvažovat zejména u pravidelně poskytovaných služeb ostrovní kabotáže v případě, že trh nedokáže poskytnout dostatečné služby.“ V čl. 2 bodu 4 nařízení o námořní kabotáži jsou mimoto závazky veřejné služby definovány jako závazky, které by „daný majitel lodi ze Společenství sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.

(332) V souladu s judikaturou ([106]) Komise za účelem ověření, zda existuje skutečná potřeba veřejné služby a zda je tato služba nezbytná a přiměřená, a tudíž zda je splněno rovněž první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, posoudí:

1) zda existovala **poptávka uživatelů**;

2) zda v případě neexistující povinnosti uložené orgány veřejné správy nemohly tuto poptávku uspokojit účastníci trhu (**existence selhání trhu**);

3) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (**co nejméně narušující přístup**).

1) **Poptávka uživatelů**

(333) V daném případě byla společnost CIN pověřena poskytováním kombinovaných služeb a služeb nákladní dopravy na dvanácti linkách uvedených v tabulce 3. Závazky veřejné služby uložené společnosti CIN se týkají námořních spojů, jež mají být provozovány, typu a kapacit plavidel přidělených na příslušné provozované námořní trasy, dostupnosti náhradní lodě k zajištění kontinuity služeb, četnosti služby a maximální výše jízdného účtovaného uživatelům (obyvatelům ostrovů resp. ostatním cestujícím) dané služby na každé příslušné trase.

(334) Jak je popsáno v 152. bodě odůvodnění, Itálie uložila závazky veřejné služby stanovené v nové úmluvě především s cílem i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise se domnívá, že to jsou skutečně legitimní cíle veřejného zájmu.

(335) Co se týká nákladních linek, Komise připomíná, že podle Tribunálu ([107]) nemusí dotyčná služba k tomu, aby se mohla považovat za službu obecného hospodářského zájmu, nutně představovat univerzální službu *stricto sensu*. Pojem univerzální služby neznamená, že dotčená služba musí uspokojovat potřebu společnou celé populaci nebo že musí být poskytována na celém území ([108]), nýbrž že slouží zájmům celé společnosti. Komise mimoto zastává názor, že právní předpisy Společenství nebrání členským státům v tom, aby v rámci své rozhodovací pravomoci považovaly platně určité služby nákladní námořní dopravy do/z odlehlých oblastí za služby obecného hospodářského zájmu, pokud jsou dodrženy zásady stanovené v nařízení o námořní kabotáži. Komise však vyslovila pochybnosti ohledně toho, zda lze mít za to, že provozování nákladních linek uspokojuje obecné hospodářské zájmy ve smyslu práva Unie.

([104]) Viz rozsudek ve věci Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.
([105]) Sdělení Komise o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), Brusel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.
([106]) Viz rozsudek ve věci SNCM v. Komise, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.
([107]) Viz rozsudek ve věci BUPA a další v. Komise, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, bod 186.
([108]) Viz rozsudek ve věci Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, bod 55; rozsudek ve věci Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, bod 45; rozsudek ve věci Fred Olsen v. Komise, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, bod 186 a následující body.

(336) Italské orgány uvedly, že námořní nákladní linky, které jsou předmětem posouzení, jsou nezbytné k dopravě veškerého zboží na ostrovy Sicílie a Sardinie. Pravidelná četnost těchto služeb nákladní dopravy během roku mimoto zajišťuje náležité zásobování obyvatel a společností na těchto ostrovech i mimo sezonu, kdy je poptávka ze strany turistů nízká. Tyto služby přispívají rovněž k hospodářskému rozvoji obou ostrovů, a to přepravou zboží z pevniny a na pevninu. Společnosti ze Sardinie nebo Sicílie tak mohou například prodávat své výrobky na pevnině. Itálie se domnívá, že nákladní linky jsou zapotřebí navíc ke kombinovaným službám, jež jsou rovněž součástí zakázky na veřejné služby ([109]). Italské orgány mimoto tvrdí, že nákladní námořní linky nemohou být nahrazeny leteckou nákladní dopravou. Komise v tomto ohledu uvádí ([110]), že v roce 2012 zpracoval přístav Katánie přibližně 2,7 milionu tun nákladu, zatímco letiště Katánie, Palermo a Trapani společně zpracovaly pouze 10 309 tun. V roce 2012 obdobně přístav Cagliari zpracoval více než 12,5 milionu tun nákladu, zatímco letiště Alghero, Cagliari a Olbia společně odbavily pouze 4 825 tun. Z těchto důvodů vyvozuje Komise závěr, že legitimní cíle veřejného zájmu představují i nákladní linky. Tvrzení společnosti Pan Med (viz 253. bod odůvodnění), že nákladní linky na Sicílii a Sardinii nemohou představovat skutečné služby obecného hospodářského zájmu, je proto třeba zamítnout.

(337) Před tím, než byla provozováním námořních linek stanovených v nové úmluvě pověřena společnost CIN, provozovala tyto trasy společnost Tirrenia (a do roku 2004 ([111]) některé trasy také společnost Adriatica) na základě původních úmluv. Komise uvádí, že dotyčné trasy byly většinou v nezměněné podobě provozovány skutečně po mnoho let, tj. nejméně od vstupu původní úmluvy v platnost. Italské orgány, a zejména dotyčné regionální orgány se domnívaly, že tyto služby byly (a nadále jsou) nezbytné k uspokojení poptávky uživatelů.

(338) K doložení skutečné poptávky uživatelů po těchto službách poskytla Itálie statistické údaje, které prokazují, že v roce 2010 přepravila společnost Tirrenia na dvanácti trasách v rámci veřejné služby společně v příslušných obdobích, na něž se vztahovaly závazky veřejné služby (tj. u tří tras nikoli v sezoně), 944 225 cestujících, 218 779 osobních automobilů a více než 2,7 milionu běžných metrů nákladu. V roce 2011 byly tyto počty dokonce mírně vyšší. To prokazuje, že ve dvou letech před tím, než byla závazky veřejné služby pověřena společnost CIN, existovala na dotyčných trasách významná agregovaná poptávka po službách námořní dopravy.

(339) Aby však bylo možné zjistit, že skutečná poptávka uživatelů existuje na každé z dotyčných dvanácti tras, je zapotřebí podrobnější posouzení. Za tímto účelem poskytla Itálie statistické údaje pro jednotlivé trasy za období 2007–2018. Kromě celkového počtu cestujících nebo běžných metrů nákladu přepraveného ročně umožňují tyto statistické údaje vypočítat i průměry za plavbu. Pro ilustraci jsou v tabulce 4 uvedeny dvě takovéto metriky pro roky 2010 a 2018. Tyto údaje prokazují, že během těchto let bylo na každé zpáteční plavbě na každé ze šesti (resp. pěti v roce 2018) dotčených kombinovaných tras přepraveno několik tisíc cestujících. Nižší počet v případě spojení s ostrovy Tremiti je třeba posoudit na základě velmi malé populace a velikosti (tj. méně než 500 obyvatel a rozloha přibližně 3 km^2). Na třech trasách provozovaných v rámci režimu veřejných služeb pouze mimo sezonu překračuje průměrný počet cestujících na zpáteční plavbu 500 osob. To dokládá poptávku uživatelů po těchto službách mimo sezonu. Co se týká nákladu, údaje za rok 2010 prokazují, že na osmi z dvanácti tras (včetně tří nákladních linek) byl objem nákladu značný, neboť překračoval 1 250 běžných metrů na zpáteční plavbu. V roce 2018 byla tato prahová hodnota překročena u sedmi ze zbývajících deseti tras (včetně dvou nákladních linek). Komise připomíná, že při porovnávání počtů za roky 2010 a 2018 je třeba vzít v úvahu pozměněnou dohodu ze srpna 2014 (viz 103. bod odůvodnění), která některé trasy zrušila a na jiných trasách změnila četnost. Komise mimoto podotýká, že nákladní linky provozovala společnost CIN s většími plavidly než společnost Tirrenia, a bylo tudíž možné přepravovat větší objemy nákladu než v minulosti.

([109]) Komise podotýká, že u dvou ze tří nákladních linek není každopádně na stejné trase v rámci režimu veřejných služeb provozována kombinovaná služba. Pouze na trase Neapol – Cagliari musela společnost CIN provozovat kombinovanou službu i nákladní linku, jež musela být v roce 2014 zrušena (viz 103. bod odůvodnění) k obnovení ekonomicko-finanční rovnováhy činností.

([110]) Podle údajů, které Komise získala z internetových stránek Istituto Nazionale di Statistica (pro námořní dopravu) a Associazione Italiana Gestori Aeroporti (pro leteckou dopravu).

([111]) Až do spojení společností Tirrenia a Adriatica (viz také 13. bod odůvodnění).

Tabulka 4

Statistické údaje o poptávce spotřebitelů za rok 2010 (trasy provozované společností Tirrenia) a za rok 2018 (trasy provozované společností CIN)

	Průměrný počet cestujících na plavbu (1)		Průměrný objem nákladu na plavbu (2)	
Kombinované trasy:	2010	2018	2010	2018
Neapol – Palermo (mimo sezonu)	606	583	1 418	1 794
Janov – Porto Torres (mimo sezonu)	714	678	1 381	1 380
Janov – Olbia – Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia – Olbia (mimo sezonu)	1 094	617	2 043	1 526
Neapol – Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo – Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani – Cagliari	305	zrušeno	475	zrušeno
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli – ostrovy Tremiti	146	204	65	31
	Průměrný počet cestujících na plavbu		Průměrný objem nákladu na plavbu	
Nákladní linky:	2010	2018	2010	2018
Livorno – Cagliari	3	2	2 046	2 925
Neapol – Cagliari	3	zrušeno	1 339	zrušeno
Ravenna – Katánie	14	11	2 594	6 498

(1) Celkový počet cestujících vydělený celkovým počtem zpátečních plaveb v daném období.
(2) Celkový objem nákladu (v běžných metrech) vydělený celkovým počtem zpátečních plaveb v daném období.

(340) Aby Itálie blíže prokázala, že poptávka uživatelů přetrvávala i v době, kdy provoz zahájila na základě nové úmluvy společnost CIN, poskytla rovněž souhrnné statistické údaje do konce roku 2018. Údaje v tabulce 5 ukazují, že od roku 2013 resp. 2014 přepravila společnost CIN více cestujících, automobilů a nákladu než společnost Tirrenia v roce 2010 resp. 2011 (viz 338. bod odůvodnění). To potvrzuje, že poptávka uživatelů přetrvávala, a od doby, kdy veřejnou službu začala provozovat společnost CIN, se dokonce významně zvýšila. Z analýzy statistických údajů pro jednotlivé trasy za každý rok do konce roku 2018 nevyplývá, že by poptávka spotřebitelů na konkrétních trasách zanikla. Pro ilustraci obsahuje tabulka 4 statistické údaje pro jednotlivé trasy za rok 2018. Kvůli stručnosti neuvádí Komise údaje pro ostatní roky, během nichž provozovala službu společnost CIN.

Tabulka 5

Statistické údaje pro roky 2012–2018 (kombinované trasy a nákladní linky provozované společností CIN v rámci veřejné služby)

	Počet přepravených cestujících	Počet přepravených osobních automobilů	Přepravený náklad (v běžných metrech)
2012 (leden – prosinec)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Komise se domnívá, že výše uvedené statistické údaje (viz 338.–340. bod odůvodnění) jednoznačně prokazují, že na každé ze dvanácti dotyčných tras v rámci veřejné služby existuje skutečná poptávka po osobní a nákladní dopravě. Lze tudíž vyvodit závěr, že tyto služby uspokojují skutečné veřejné potřeby a skutečnou poptávku uživatelů.

2) **Existence selhání trhu**

(342) Podle bodu 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu „by nebylo vhodné spojit plnění konkrétních povinností veřejné služby s činností, která je již poskytována nebo může být poskytována – uspokojivě a za podmínek (jako například cena, objektivní údaje o kvalitě a přístup ke službám), jež jsou v souladu se státem vymezeným veřejným zájmem – podniky fungujícími za běžných tržních podmínek ([112])“. Komise proto musí posoudit, zda by služba nebyla přiměřená, pokud by její poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených členským státem v nové úmluvě. Bod 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu zmiňuje, že „posouzení Komise je omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevné chyby“.

(343) Komise uvádí, že v období před podpisem nové úmluvy se společností CIN nabízeli jiní provozovatelé služby trajektové dopravy na některých trasách, jež byly předmětem nové úmluvy, třebaže nikoli nutně celoročně a se stejnou četností. Na základě situace v oblasti hospodářské soutěže před pověřením dne 18. července 2012 (jak je popsáno v 34. bodě odůvodnění) a připomínek zúčastněných stran (viz oddíl 5) posoudí Komise u každé dotčené trasy, zda byly služby poskytované jinými provozovateli rovnocenné službám, jež musela poskytovat společnost CIN podle nové úmluvy.

(344) Ačkoli nová úmluva ukládá konkrétní závazky veřejné služby z hlediska jízdného, jež má být účtováno (včetně nižšího jízdného pro obyvatele ostrovů), Itálie neodůvodnila potřebu veřejné služby tvrzením, že společnost CIN musí na dotyčných trasách udržovat jízdné na nižší úrovni, než je jízdné účtované jinými provozovateli. Komise proto provedla srovnávací analýzu jízdného účtovaného všemi provozovateli na dotyčných trasách. V průběhu šetření Itálie tvrdila, že pokud jiní provozovatelé zajišťují trajektovou dopravu na trasách provozovaných společností CIN v režimu veřejných služeb, nedodržují tyto konkurenční služby v plném rozsahu závazky veřejné služby stanovené v nové úmluvě. Tyto služby se liší zejména z hlediska kontinuity a četnosti během celého roku, nejsou rovnocenné (pokud jde o přístavy nebo druh služby, např. nákladní linka namísto kombinované trasy) či nemají stejnou kvalitu. Komise se proto zaměří na možné rozdíly z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality (viz 329. bod odůvodnění).

(345) Komise nejprve uvádí, že do doby pověření společnosti CIN neposkytovali ostatní provozovatelé kombinované služby na pěti z celkem devíti kombinovaných tras zahrnutých v nové úmluvě. Konkrétně:

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem nabízejícím na této trase každodenní kombinovanou službu. Komise neobdržela ani nezískala důkazy pro tvrzení společnosti Pan Med (viz pozn. pod čarou č. 87), že společnost Moby provozuje jednou týdně linku mezi městy Civitavecchia a Cagliari. I kdyby společnost Moby skutečně působila na této trase (což není pravda), nepostačovala by její nabídka k uspokojení potřeby veřejné služby s ohledem na pravidelnost (tj. týdenní spoj není rovnocenný každodennímu spoji) a neuspokojovala by požadavek týkající se zajištění spojení s Arbataxem. Komise proto vyvozuje závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na této kombinované trase existuje selhání trhu.

— Neapol – Cagliari: Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem nabízejícím na této trase kombinovanou službu. Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 (viz pozn. pod čarou č. 87) společnost Pan Med uvedla, že společnost Grimaldi zajišťuje nákladní dopravu mezi Salernem a Cagliari. Komise však podotýká, že bez ohledu na případné jiné rozdíly oproti konkrétním požadavkům vztahujícím se na společnost CIN podle nové úmluvy nemůže nákladní linka uspokojit potřebu veřejné služby ve vztahu k cestujícím a osobním automobilům. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na této kombinované trase existuje selhání trhu.

([112]) Viz rozsudek ve věci Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 71.

— Palermo – Cagliari: Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem nabízejícím na této trase kombinovanou službu. Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 (viz pozn. pod čarou č. 87) společnost Pan Med uvedla, že společnost Grimaldi zajišťuje nákladní dopravu mezi těmito přístavy. Komise však podotýká, že bez ohledu na případné jiné rozdíly oproti konkrétním požadavkům vztahujícím se na společnost CIN podle nové úmluvy nemůže nákladní linka uspokojit potřebu veřejné služby ve vztahu k cestujícím a osobním automobilům. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na této kombinované trase existuje selhání trhu.

— Trapani – Cagliari: Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem nabízejícím na této trase kombinovanou službu. Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 (viz pozn. pod čarou č. 87) společnost Pan Med uvedla, že společnost Grimaldi zajišťuje nákladní dopravu mezi těmito přístavy. Komise však podotýká, že bez ohledu na případné jiné rozdíly oproti konkrétním požadavkům vztahujícím se na společnost CIN podle nové úmluvy nemůže nákladní linka uspokojit potřebu veřejné služby ve vztahu k cestujícím a osobním automobilům. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na této kombinované trase existuje selhání trhu.

— Termoli – ostrovy Tremiti: Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem na této trase. Komise proto vyvozuje závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na této kombinované trase existuje selhání trhu.

(346) Na zbývajících čtyřech kombinovaných trasách zahrnutých v nové úmluvě nabízeli kombinované služby i jiní provozovatelé než společnost Tirrenia. Komise se však domnívá, že se Itálie nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na této kombinované trase existuje selhání trhu. Služby poskytované jinými provozovateli neuspokojují zejména v plném rozsahu potřebu veřejné služby, kterou Itálie určila v nové úmluvě, a to z níže uvedených důvodů:

— Janov – Porto Torres: Jediný provozovatel, který během příslušného období rovněž poskytoval služby na této trase celoročně, Grandi Navi Veloci (viz 266. a 267. bod odůvodnění), zaručoval mimo sezónu pouze tři odjezdy týdně. Nová úmluva však vyžaduje, aby společnost CIN zajišťovala každodenní (noční) spoj z obou přístavů. Nabídka společnosti Grandi Navi Veloci proto nepostačovala k uspokojení potřeby veřejné služby, co se týká pravidelnosti mimo sezonu. Komise připomíná, že společnosti CIN je vyrovnávací platba za veřejné služby poskytována pouze za provozování této trasy mimo sezonu, tj. v době, kdy nastává selhání trhu. Odkaz společnosti Pan Med (viz 253. bod odůvodnění) na přítomnost společnosti Grandi Navi Veloci na této trase proto nelze uznat jako důkaz toho, že nabídka trhu postačovala k uspokojení potřeb veřejné služby.

— Civitavecchia – Olbia: Jediný provozovatel, který přinejmenším během části příslušného období rovněž poskytoval služby na této trase celoročně, SNAV, v roce 2008 zaručoval mimo sezónu pouze tři odjezdy týdně. Nová úmluva však vyžaduje, aby společnost CIN zajišťovala mimo sezonu každodenní (noční) spoj z obou přístavů. Ačkoli se zdá, že společnost SNAV poté zvýšila četnost svých služeb mimo sezonu, od května 2011 provoz na této trase ukončila a její nástupce, Grandi Navi Veloci, se rozhodl zachovat provozování této služby pouze v sezoně. Nabídka společnosti SNAV a přítomnost některých jiných provozovatelů v sezoně (viz 34. bod odůvodnění) proto nepostačuje k uspokojení potřeby veřejné služby z hlediska pravidelnosti a kontinuity služby mimo sezonu. Odkaz společnosti Grimaldi (viz 274. bod odůvodnění) na přítomnost společnosti Moby na této trase nemůže tento závěr změnit, jelikož společnost Moby provozovala tuto linku pouze v sezoně. Komise připomíná, že společnosti CIN je vyrovnávací platba za veřejné služby poskytována pouze za provozování této trasy mimo sezonu, tj. v době, kdy nastává selhání trhu.

— Neapol – Palermo: Jediný provozovatel, který v příslušném období poskytoval služby na této trase celoročně, společnost SNAV (v některých letech ve spolupráci se společností Grandi Navi Veloci, viz 266. bod odůvodnění), zajišťoval každodenní spoje s večerním odjezdem z obou přístavů v sezoně i mimo sezonu. Tato četnost v zásadě odpovídá četnosti vyžadované v nové úmluvě. Z údajů, které předložily italské orgány, však vyplývá značný rozdíl mezi kontinuitou zajištěnou společností SNAV a tehdejším poskytovatelem veřejné služby, společností Tirrenia. Konkrétně v období 2009–2012 zrušila společnost SNAV na této trase 76 plaveb, zatímco společnost Tirrenia zrušila pouze 19 plaveb (tj. čtyřikrát méně). Z těchto 76 plaveb zrušených společností SNAV jich bylo 19 zrušeno kvůli státnímu svátku a zbývajících 57 kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám. Navzdory téměř stejnému času odjezdu zrušila společnost Tirrenia kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám pouze pět plaveb (tj. jedenáctkrát méně než společnost SNAV). Ostatní zrušení ze strany společností Tirrenia byla zapříčiněna vyšší mocí, tj. sedm z důvodu stávky zaměstnanců a sedm kvůli technickým problémům. Itálie mimoto tvrdila, že společnost SNAV nesplňovala požadavky na kvalitu stanovené v nové úmluvě, neboť tuto trasu provozovala s plavidly pocházejícími z roku 1973, 1974, 1980 a pouze v jednom případě z roku 1989. Společnost Tirrenia, a posléze společnost CIN, však využívaly novější lodě (postavené mezi roky 1999 a 2000). Když v roce 2011 začala tuto trasu provozovat společnost GNV (ve

spolupráci se společností SNAV), používala plavidla pocházející z roku 1974, 1978 a dvě z roku 1989 (viz 267. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že na základě těchto prvků dospěla Itálie správně k závěru, že společnost SNAV nemohla dostatečně zajistit kontinuitu, pravidelnost a kvalitu služby na této trase, a nedopustila se tudíž zjevné chyby, když provozováním této trasy pověřila společnost CIN. Komise připomíná, že vyrovnávací platba za veřejné služby je společnosti CIN poskytována na této trase pouze během mimosezony (kdy je největší pravděpodobnost nepříznivých povětrnostních podmínek), společnost CIN však provozuje tuto trasu se stejnou četnosti i v sezoně bez vyrovnávací platby (uplatňují se však limity výše sazeb). Odkaz společnosti Pan Med (viz 253. bod odůvodnění) na přítomnost společnosti SNAV (od roku 2011 společně se společností Grandi Navi Veloci) na této trase proto nelze uznat jako důkaz toho, že nabídka trhu postačovala k uspokojení potřeb veřejné služby z hlediska kontinuity, pravidelnosti a kvality. Tvrzení společnosti Pan Med, že má v úmyslu provozovat trasu Gaeta – Termini Imerese (viz 260. bod odůvodnění), jež by byla rovnocenná trase Neapol – Palermo, nemůže tento závěr zpochybnit. Společnost Pan Med konkrétně odkázala na své plány uvedené v dopise z dubna 2013 a z předložených důkazů vyplývá, že kroky k vyžádání si potřebných povolení pro provozování této trasy podnikla teprve několik měsíců po pověření společnosti CIN (tj. v červenci 2012) službou obecného hospodářského zájmu. Společnost Pan Med neuvedla, zda skutečně začala provozovat trasu Gaeta – Termini Imerese. V době pověření se Itálie každopádně nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na trase Neapol – Palermo existuje selhání trhu, jelikož společnost Pan Med dosud nepodala žádost o zahájení provozu a nabídka společností SNAV a Grandi Navi Veloci neuspokojovala potřeby veřejné služby z hlediska kontinuity, pravidelnosti a kvality.

— Janov – Olbia – Arbatax: Během příslušného období provozovala společnost Moby trasu mezi Janovem a Olbií pouze během části roku (ve většině roků od poloviny března do poloviny října). Tvrzení společnosti Pan Med, že společnost Moby provozovala tento spoj celoročně (viz pozn. pod čarou č. 89), není doloženo důkazy. Proto rovněž odkaz společnosti Grimaldi (viz 274. bod odůvodnění) na přítomnost společnosti Moby na této trase nelze považovat za důkaz neexistujícího selhání trhu. Společnost GNV (viz 266. bod odůvodnění) provozovala obdobně trasu mezi Janovem a Olbií pouze v sezoně. Nová úmluva však vyžaduje, aby společnost CIN provozovala linku mezi Janovem a Olbií celoročně nejméně třikrát týdně. Nová úmluva mimoto rovněž vyžaduje spoj do Arbataxu (dvakrát týdně), který žádný jiný provozovatel nezajišťuje. Nabídka společností Moby a GNV proto nepostačovala k uspokojení potřeby veřejné služby, zejména z hlediska kontinuity a pravidelnosti.

(347) Na dvou ze tří nákladních linek neposkytoval služby nákladní dopravy žádný jiný provozovatel, zatímco na zbývající nákladní lince služby poskytované jiným provozovatelem neuspokojovaly plně požadavky stanovené v nové úmluvě. Konkrétně:

— Livorno – Cagliari ([113]): Během příslušného období nabízeli ostatní provozovatelé (např. Moby, jak uvedla společnost Pan Med, viz 253. bod odůvodnění) na této trase pouze odjezd jednou týdně. Nová úmluva však vyžaduje, aby společnost CIN provozovala nákladní linku mezi těmito přístavy nejméně pětkrát týdně. Nabídka ostatních provozovatelů proto nepostačovala k uspokojení potřeby veřejné služby z hlediska pravidelnosti.

— Neapol – Cagliari: Společnost Tirrenia byla jediným provozovatelem nabízejícím služby nákladní dopravy na této trase. Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 společnost Pan Med uvedla, že nákladní dopravu mezi Salernem a Cagliari zajišťuje společnost Grimaldi. Ačkoli jsou přístavy Neapol a Salerno od sebe vzdáleny pouze 50 km po silnici, italské orgány tvrdily, že je nelze považovat za zaměnitelné. Itálie podotýká, že směrnice CIPE, která je součástí právního základu pro předmětnou vyrovnávací platbu za veřejné služby, uvádí, že jedním z cílů dohod o veřejné službě (včetně nové úmluvy se společností CIN) je zajišťovat „*spoje, které jsou s to snížit přetížení vyplývající ze silniční dopravy na již přeplněných hlavních silnicích na poloostrově*“. Podle italských orgánů přispívá nákladní linka provozovaná z Neapole k tomuto cíli, neboť silnice mezi Neapolí a Salernem jsou přeplněné. Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že Soudnímu dvoru podala na Itálii žalobu kvůli nedodržování směrnice 2008/50/ES o kvalitě ovzduší ([114]). Omezení hustého silničního provozu jistě přispěje ke zlepšení kvality ovzduší. Komise se bez ohledu na případné jiné rozdíly oproti konkrétním požadavkům vztahujícím se na společnost CIN podle nové úmluvy domnívá, že na základě těchto prvků mohla Itálie dospět k závěru, že služby nákladní dopravy provozované ze Salerna nejsou rovnocenné službám vyžadovaným podle nové úmluvy, a nedopustila se tudíž zjevné chyby, když měla za to, že na nákladní lince Neapol – Cagliari existuje selhání trhu.

([113]) Nová úmluva rovněž umožňuje, aby byl tento spoj provozován z Janova místo z Livorna, tato možnost však nebyla v praxi nikdy využita.

([114]) Podrobnosti viz: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_18_3450

— Ravenna – Katánie: V době pověření společnosti CIN byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem nabízejícím na této trase služby nákladní dopravy. Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012 společnost Pan Med uvedla, že od konce roku 2012 zajišťuje nákladní dopravu mezi těmito přístavy společnost Grimaldi. Společnost Pan Med také uvedla (viz 260. bod odůvodnění), že má v úmyslu provozovat trasu Augusta – Ravenna, která by byla rovnocenná trase Katánie – Ravenna. Společnost Pan Med odkázala na své plány uvedené v dopise z dubna 2013 a z předložených důkazů vyplývá, že kroky k vyžádání si potřebných povolení pro provozování této trasy podnikla teprve v listopadu 2012. Společnost Pan Med neprokázala, zda skutečně začala provozovat trasu Augusta – Ravenna. Jelikož v době pověření neexistovali jiní provozovatelé, nedopustila se Itálie každopádně zjevné chyby, když usuzovala, že na této nákladní lince existuje selhání trhu ([115]).

(348) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že v době pověření nepostačovaly samotné tržní síly k uspokojení potřeb veřejné služby. Na řadě tras byla společnost CIN jediným provozovatelem, zatímco na jiných trasách nebyly služby poskytované jinými provozovateli rovnocenné z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a neuspokojovaly proto v plném rozsahu potřeby veřejných služeb, které Itálie určila v nové úmluvě.

3) **Co nejméně narušující přístup**

(349) Komise uvádí, že se italské orgány rozhodly uzavřít smlouvu o veřejné službě pouze s jedním provozovatelem (společností CIN) namísto uložení závazků veřejné služby všem provozovatelům, kteří projeví zájem obsluhovat dotyčné trasy. Na základě informací poskytnutých Itálií Komise uznává, že poptávku uživatelů (jak je popsáno výše, viz 333.–341. bod odůvodnění) nebylo možno uspokojit uložením závazků veřejné služby. Na řadě tras je konkrétně společnost CIN jediným provozovatelem (viz např. 345. bod odůvodnění), a pokud tomu tak není, nabídka ostatních provozovatelů nesplňuje (všechny) požadavky týkající se pravidelnosti, kontinuity a kvality. Provozování většiny (ne-li všech) tras, zejména mimo sezonu, je ztrátové, takže bez vyrovnávací platby za veřejné služby by pravděpodobně nebyly tyto trasy provozovány vůbec. K podobnému závěru dospěla ve své zprávě i společnost Ecorys (viz 98. bod odůvodnění). Komise mimoto bere na vědomí tvrzení Itálie, že volba smlouvy o veřejné službě byla nezbytná také vzhledem k privatizaci společnosti Tirrenia. Itálie konkrétně tvrdí, že nabídkové řízení na majetek společnosti Tirrenia spolu s novou smlouvou o veřejné službě umožnilo i) zajistit kontinuitu námořní dopravy, ii) maximalizovat hodnotu pro stát a iii) zaručit zaměstnanost. Z těchto důvodů Komise souhlasila s tím (viz 114. bod odůvodnění), aby Itálie vyhlásila nabídkové řízení na obor podnikání společnosti Tirrenia společně s novou úmluvou. Komise přitom rovněž uznala (a opakuje v tomto rozhodnutí), že se Itálie nemohla spoléhat na závazky veřejné služby, jež se vztahují na všechny provozovatele, nýbrž že místo toho uzavřela smlouvu o veřejné službě pouze se společností CIN.

Závěr

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

(351) Aby bylo možno dospět k závěru, že je splněno první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, však musí Komise ověřit, zda byla společnost CIN pověřena závazky veřejné služby, které jsou jasně definovány. Komise v této souvislosti podotýká, že závazky veřejné služby jsou jednoznačně popsány v nové úmluvě a jejích přílohách (jež obsahují například specifikace lodí pro každou trasu). Pravidla upravující vyrovnávací platbu jsou podobně podrobně stanovena v úmluvě, v zákoně z 2009 a ve směrnici CIPE. Nová úmluva má rovněž jasně stanovenou dobu platnosti (osm let), určuje společnost CIN jako provozovatele veřejné služby a obsahuje opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby (viz také 365. bod odůvodnění). Komise proto vyvozuje závěr, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

([115]) Komise pro úplnost uvádí, že i kdyby byly Itálii známy (což nebylo tvrzeno, ani prokázáno) plány společností Grimaldi nebo Pan Med týkající se zahájení provozu na této trase, mohla přesto dospět k závěru, že služby společností Grimaldi nebo Pan Med nebudou postačovat k uspokojení potřeby veřejné služby (např. z toho důvodu, že nejsou rovnocenné z hlediska obsluhovaných přístavů, nabízené kvality nebo kapacity, nebo z toho důvodu, že nelze zaručit kontinuitu a pravidelnost této služby).

Přednost v přístavu

(352) V čl. 19b odst. 21 zákona z roku 2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zaručení územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společnostem bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia. Pokud by společnosti pověřené závazky veřejné služby neměly v přístavu přednost, musely by (někdy) před dokováním čekat, což by způsobilo zpoždění, jež maří účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrova v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Jelikož v nové úmluvě jsou v případě tras v rámci veřejné služby uloženy povinnosti týkající se konkrétních časů odjezdu, pomáhá přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby dodržet uložené závazky veřejné služby. Tato přednost v přístavu byla převedena na společnost CIN poté, co nabyla obor podnikání společnosti Tirrenia. Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření je provedeno s cílem umožnit společnosti CIN plnění závazků veřejné služby, které představují skutečné služby obecného hospodářského zájmu (viz 350. bod odůvodnění). Italské orgány mimoto potvrdily, že se přednost v přístavu vztahuje pouze na služby poskytované v režimu veřejných služeb (a nikoli například v případě, že společnost CIN provozuje v sezoně trasy na komerční bázi). Přednost v přístavu proto rovněž splňuje první podmínku stanovenou v rozsudku ve věci Altmark.

7.1.3.2 Druhé kritérium podle rozsudku ve věci Altmark

(353) Komise připomíná, že v rozhodnutí z roku 2012 (viz jeho 205. bod odůvodnění) zastávala předběžně názor, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

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

(355) Konkrétně, parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočítána, jsou podrobně vysvětleny ve směrnici CIPE a byly použity v nové úmluvě (a jejích přílohách), zatímco maximální částky vyrovnávací platby jsou stanoveny v zákoně z roku 2009. Ve směrnici CIPE je podrobně popsán způsob výpočtu vyrovnávací platby, včetně například nákladových prvků, které se berou v úvahu. Jelikož přednost v přístavu nezahrnuje finanční kompenzaci pro společnost CIN, má Komise za to, že toto opatření splňuje druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

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

7.1.3.3 Třetí kritérium podle rozsudku ve věci Altmark

(357) Podle třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark nemůže vyrovnání obdržené za plnění služeb obecného hospodářského zájmu přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

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

(359) V rozhodnutí z roku 2012 vyslovila Komise pochybnosti ohledně přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené společnosti CIN. Komise se zejména předběžně domnívala, že riziková prémie ve výši 6,5 % neodráží náležitou úroveň rizika, jelikož se zjevně nezdá, že by společnost CIN převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb. Nákladové prvky, k nimž se při výpočtu vyrovnávací platby přihlíží, zahrnují konkrétně veškeré náklady související s poskytováním služby a jsou zohledněny například změny cen paliva. Komise se proto v této fázi domnívala, že společnosti CIN může být poskytována nadměrná vyrovnávací platba.

(360) Komise podotýká, že některé aspekty způsobu výpočtu vyrovnávací platby stanovené v nové úmluvě snižují (jak se zdá) obchodní riziko pro společnost CIN. Konkrétně, maximální výše jízdného, kterou může společnost CIN účtovat, je každoročně upravena, aby se vzala v úvahu inflace a zohlednily rozdíly v nákladech na palivo. Nová úmluva mimoto obsahuje určitá ustanovení (viz 107. bod odůvodnění), která mají zachovat ekonomicko-finanční

rovnováhu veřejné služby. Pokud vyrovnávací platba za veřejné služby konkrétně nepostačuje k pokrytí nákladů na služby svěřené novou úmluvou, tato ustanovení umožňují revidovat i) rozsah těchto služeb, ii) způsob poskytování služeb (např. typ lodí) nebo iii) maximální výši jízdného.

(361) Výše uvedená ustanovení však podléhají řadě omezení. Konkrétně podle článku 8 nové úmluvy je ekonomicko-finanční rovnováha veřejné služby posuzována pouze co tři roky. Pokud tento přezkum ukáže, že vyrovnávací platba nepostačuje k uhrazení nákladů veřejné služby, mohou se společnost CIN a italské orgány dohodnout na změnách pro další tříleté období. Jestliže příjmy nebo náklady související s veřejnou službou vykazují nepředvídatelné strukturální rozdíly, které jsou o více než o 3 % vyšší nebo nižší než hodnoty stanovené v nové úmluvě, umožňuje její článek 9 stranám požádat (s výhradou řady podmínek) o přezkum ekonomicko-finanční rovnováhy. Podle obou článků jsou tyto změny (jsou-li provedeny) výsledkem jednacího řízení, a dokud není dosaženo dohody, musí společnost CIN provozovat veřejnou službu beze změn. Společnost CIN je proto i nadále částečně vystavena riziku, že vyrovnávací platba nepostačuje k uhrazení nákladů na provozování služby. Ačkoli články 8 a 9 nové úmluvy lze použít k obnovení ekonomicko-finanční rovnováhy, toto se uskutečňuje pouze do budoucna a není možná úprava se zpětnou účinností.

(362) Jak je uvedeno výše (viz 42. bod odůvodnění), směrnice CIPE předpokládá, že se riziková prémie ve výši 6,5 % bude používat ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce s použitím WACC. V průběhu formálního šetření (viz 180. bod odůvodnění) však Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto zjednodušit výpočet použitím sazby ve výši 6,5 % jako paušální míry návratnosti kapitálu. Italské orgány rovněž prokázaly, že by použití úplné metodiky stanovené ve směrnici CIPE mohlo vést k přinejmenším v některých letech k návratnosti kapitálu vyšší než 6,5 %. Z tohoto důvodu se Itálie domnívá, že zjednodušený přístup je konzervativní a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby společnosti CIN, než jaká byla stanovena podle směrnice CIPE.

(363) Komise v této souvislosti porovnala návratnost investovaného kapitálu ve výši 6,5 %, která byla uplatněna u společnosti CIN, se střední návratností investovaného kapitálu, jíž dosáhla referenční skupina v roce 2011 (rok před pověřením společnosti CIN). Referenční skupina sestává z vybraných provozovatelů trajektové dopravy, kteří nabízejí námořní spojení v rámci Itálie nebo mezi Itálií a jinými členskými státy ([116]). Z analýzy vyplývá, že návratnost investovaného kapitálu uplatněná u společnosti CIN je o něco nižší než střední návratnost, jíž dosáhla referenční skupina. Toto srovnání dokládá, že v roce před pověřením společnosti CIN nebyla návratnost kapitálu ve výši 6,5 % nepřiměřená.

(364) Co je nejdůležitější, Komise uvádí, že bez ohledu na částku, na kterou by společnost CIN měla nárok podle výše uvedené metodiky (včetně návratnosti kapitálu), neobdržela tato společnost nikdy částku vyšší, než je maximální částka stanovená zákonem z roku 2009 (tj. 72 685 642 EUR). Tato částka, která byla stanovena v roce 2009 a nebyla nikdy upravena o inflaci, byla s největší pravděpodobností konzervativní, neboť byla téměř o 10 % nižší než částka, kterou společnost Tirrenia potřebovala k provozování služby v témže roce ([117]). Skutečné údaje za období 2012–2018 uvedené v tabulce 6 prokazují, že s výjimkou jednoho roku (2015) nepostačovala vyrovnávací platba za veřejné služby k pokrytí čistých nákladů služby, a to včetně návratnosti kapitálu ve výši 6,5 %. V souladu s odstavcem 47 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 Komise posoudí, zda existovala nadměrná vyrovnávací platba během celé doby trvání smlouvy. V období 2012–2018 obdržela společnost CIN částku přibližně o 47 milionů EUR nižší, než je částka vypočítaná pomocí metodiky včetně návratnosti ve výši 6,5 %. Tento údaj potvrzuje, že ustanovení o přezkumu obsažená v nové úmluvě nechrání společnost CIN před všemi riziky souvisejícími s provozováním veřejné služby. Ačkoli se na žádost společnosti CIN podle článku 9 nové úmluvy v srpnu 2014 změnil rozsah veřejné služby (viz 103. bod odůvodnění), toto nemá vliv na nedostatečnou vyrovnávací platbu, která byla obdržena do tohoto okamžiku. Třebaže se v následujících letech výsledky zlepšily, návratnost kapitálu, jíž společnost CIN dosáhla za celé období (do roku 2018), činila tudíž přibližně pouze 3,4 % ([118]) namísto 6,5 %, jak Itálie předpokládala původně.

([116]) To se týká konkrétně společností Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV a Caronte & Tourist. Z referenční skupiny byly vyloučeny společnosti bývalé skupiny Tirrenia (např. Caremar, Toremar).

([117]) Komise připomíná, že rok 2009 byl posledním rokem, v němž společnost Tirrenia fungovala za běžných podmínek (tj. dosud nevstoupila do mimořádné správy)

([118]) Celková výše vyrovnávací platby, kterou společnost CIN obdržela v období 2012–2018, odpovídá čistým nákladům vynaloženým na poskytování veřejné služby včetně návratnosti kapitálu ve výši přibližně 3,4 %.

Tabulka 6

Čisté náklady veřejné služby provozované společností CIN za období 2012–2018

(EUR)

Závazky veřejné služby společnosti CIN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Celkem
Celkové příjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Celkové náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Čisté náklady veřejné služby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Návratnost kapitálu (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Způsobilé pro vyrov. platbu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Skutečná vyrov. platba	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Nadměrná / nedostatečná náhrada	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Komise dále hodnotí kladně, že nová úmluva vyžaduje, aby společnost CIN zasílala ministerstvu dopravy každý rok provozní účty (v rozdělení podle tras a potvrzené nezávislým auditorem), aby mohlo ministerstvo ověřit, zda není poskytována nadměrná náhrada. To poskytuje další záruku, která zajišťuje, že společnost CIN nemůže mít prospěch z případné nadměrné vyrovnávací platby. Jelikož tyto účty rozlišují rovněž trasy provozované v režimu veřejných služeb a trasy provozované komerčně, je vyloučeno křížové subvencování komerčně provozovaných tras. Italské orgány předložily tyto provozní účty za období 2012–2018, aby mohla Komise provést výpočty uvedené v tabulce 6.

(366) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti CIN nepřesahuje částku nezbytnou k pokrytí nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby, se zohledněním příslušných příjmů a přiměřeného zisku. Komise se konkrétně domnívá, že rizikovou prémii ve výši 6,5 %, která se předpokládá ve směrnici CIPE, je třeba posoudit ve spojení s maximální výší vyrovnávací platby, která je stanovena v zákoně z roku 2009. Maje toto na paměti lze mít za to, že návratnost kapitálu, kterou mohla společnost CIN předběžně očekávat, je v souladu s riziky, jimž byla vystavena při provozování veřejných služeb podle nové úmluvy. Pochybnosti Komise ohledně splnění třetí podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou proto rozptýleny.

(367) Co se týká přednosti v přístavu a možné nadměrné náhrady z toho plynoucí, Komise uvádí toto. Itálie tvrdila, že by případná peněžní výhoda plynoucí z přednosti v přístavu byla omezená (viz 191. bod odůvodnění). Omezené by proto bylo rovněž riziko nadměrné náhrady plynoucí z tohoto opatření. Pokud by toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevily by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Výše uvedená analýza Komise (viz 364. bod odůvodnění) potvrdila, že v období 2012–2018 neobdržela společnost CIN nadměrnou náhradu. Komise proto vyvozuje závěr, že rovněž přednost v přístavu splňuje třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

7.1.3.4 Čtvrté kritérium podle rozsudku ve věci Altmark

(368) Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vybrán postupem zadávání veřejných zakázek, který umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo není-li tomu tak, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů efektivního podniku.

(369) Podle bodu 63 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je nejjednodušším způsobem, jak mohou veřejné orgány splnit čtvrté kritérium judikatury Altmark, použít transparentní a nediskriminační postup zadávání veřejných zakázek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ([119]) (dále jen „směrnice 2004/17/EC“) a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ([120]) (dále jen „směrnice 2004/18/ES“).

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

(371) Komise podotýká, že v daném případě se nabídkové řízení uskutečnilo před vstupem v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ([121]) (která se vztahuje na veřejné zakázky zadané za účelem provozování služeb námořní dopravy) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ([122]). V té době platily směrnice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Směrnice 2004/17/ES se však nevztahuje na služby námořní dopravy, které provozuje společnost Tirrenia. Článek 5 směrnice 2004/17/ES objasňuje, že do její oblasti působnosti jsou zahrnuty pouze služby v oblasti železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, autobusové nebo lanové dopravy.

(372) Veřejné zakázky, které zadávají veřejní zadavatelé v souvislosti se svými činnostmi v oblasti služeb pro námořní, pobřežní nebo říční dopravu, spadají do oblasti působnosti směrnice 2004/18/ES, a to podle jejího 20. bodu odůvodnění. V příloze II B zmíněné směrnice jsou však uvedeny také služby vodní dopravy, z čehož vyplývá ([123]), že se na ně vztahují pouze ustanovení článku 23 a čl. 35 odst. 4. To znamená, že podle směrnice 2004/18/ES se na veřejnou zakázku na služby námořní dopravy vztahují pouze povinnosti týkající se technických specifikací (článek 23) a povinnost zveřejnit oznámení o zadání zakázky (po udělení zakázky, a tudíž na konci, a nikoli na začátku zadávacího řízení: čl. 35 odst. 4). Všechna ostatní pravidla uložená směrnicí 2004/18/ES – včetně ustanovení o obsahu oznámení, která mají být zveřejněna (čl. 36 odst. 1), a ustanovení o kritériích pro výběr (články 45 až 52) – se na veřejné zakázky na služby námořní dopravy nevztahují.

(373) Směrnice 2004/18/ES se každopádně nevztahuje na koncese na služby, jak jsou definovány v čl. 1 bodu 4 ([124]). Komise podotýká, že koncese na služby, u nichž existuje určitý přeshraniční zájem, však podléhají i nadále obecným zásadám Smlouvy týkajícím se transparentnosti a rovného zacházení.

(374) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že se směrnice 2004/18/ES může použít pouze v případě veřejné zakázky, nikoli však s ohledem na koncese na služby. Jelikož se daný případ týká služeb vodní dopravy, jsou navíc použitelné pouze některé požadavky směrnice. Komise se v tomto kontextu domnívá, že se k prokázání souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark nemůže opřít pouze o dodržení směrnic o zadávání veřejných zakázek. Z tohoto důvodu Komise níže posoudí, zda nabídkové řízení, které Itálie použila, bylo soutěžní, transparentní a nediskriminační. Za účelem tohoto posouzení bude Komise vycházet z příslušných pokynů obsažených ve sdělení o pojmu státní podpora ([125]) (zejména v bodě 89 a následujících bodech).

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

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

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

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

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

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

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

Soutěžní a transparentní povaha nabídkového řízení

(375) Bod 90 sdělení o pojmu státní podpora upřesňuje, že nabídkové řízení musí být soutěžní ([126]), aby se ho mohli zúčastnit všichni kvalifikovaní uchazeči, kteří projeví zájem. Podle bodu 91 uvedeného sdělení musí být řízení dále transparentní, aby v každé fázi nabídkového řízení mohli být všichni zainteresovaní uchazeči stejně a řádně informováni. V tomto bodě je také zdůrazněno, že rozhodujícími prvky transparentního výběrového řízení jsou dostupnost informací, dostatečný čas, který mají zainteresovaní uchazeči k dispozici, a jednoznačnost kritérií pro výběr a zadání, a uvádí se v něm, že nabídkové řízení musí být dostatečně zveřejněné, aby ho mohli vzít na vědomí všichni potenciální uchazeči.

(376) Komise na úvod podotýká, že ačkoli italské právní předpisy ([127]) umožňují mimořádnému komisaři vést s potenciálními nabyvateli soukromá jednání, v daném případě nebyla tato možnost využita. V tomto případě se upřednostňovalo nabídkové řízení, aby bylo zajištěno, že obor podnikání společnosti Tirrenia bude prodán za tržní cenu, a budou tudíž maximalizovány výnosy z prodeje. Jelikož se v souvislosti s privatizací oboru podnikání společností Tirrenia neuskutečnila žádná soukromá jednání, pochybnosti, které Komise uvedla v rozhodnutí z roku 2011 ohledně této možnosti, jsou tudíž rozptýleny.

(377) V daném případě bylo nabídkové řízení zahájeno zveřejněním výzvy k vyjádření zájmu o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia v jedněch mezinárodních a několika vnitrostátních novinách a na vybraných specializovaných internetových stránkách (viz 70. bod odůvodnění). Tato výzva vybízela *„všechny subjekty, které mohou zaručit kontinuitu služby námořní dopravy“*, aby vyjádřily svůj zájem, a neukládala žádné další podmínky. Potenciálním zúčastněným stranám byl rovněž poskytnut dostatek času (tj. 35 dnů) na vyjádření zájmu, aby se mohly zúčastnit dalšího řízení. V následující fázi hloubkové kontroly v rámci tohoto řízení měli kvalifikovaní uchazeči po dobu čtyř měsíců přístup ke všem příslušným informacím, aby se mohli rozhodnout, zda chtějí podat nabídku na obor podnikání společnosti Tirrenia a v jaké výši.

(378) Komise uvádí, že výzva k vyjádření zájmu objasňovala, že obor podnikání společnosti Tirrenia bude prodán podle zvláštních pravidel Marzaniho zákona výslovně za účelem zajištění kontinuity služby námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb. Ve výzvě se mimoto odkazovalo na článek 19b legislativního nařízení č. 135 ze dne 25. září 2009, který stanoví, že po dokončení nabídkového řízení bude s nabyvatelem společnosti Tirrenia uzavřena nová úmluva. V tomto článku je rovněž uvedeno, že tato nová úmluva bude v platnosti nejvýše osm let, a je v něm popsáno, co by měla obsahovat. V témže článku je navíc stanovena maximální částka vyrovnávací platby pro společnost Tirrenia ve výši 72 685 642 EUR ročně po celou dobu trvání nové úmluvy. Článek 19b také upřesňuje, že v případě tras v rámci veřejné služby bude mít nabyvatel společnosti Tirrenia nadále přednost v přístavu.

(379) Jak je uvedeno v rozhodnutí z roku 2011, výzva k vyjádření zájmu neobsahovala konkrétní údaje o přesných aktivech určených k prodeji, o kritériu pro zadání ani o harmonogramu dalších kroků v rámci nabídkového řízení. Komise se domnívá, že celé nabídkové řízení bylo nicméně dostatečně transparentní, a to z důvodů, které jsou objasněny v následujících bodech odůvodnění.

(380) Za prvé, ve výzvě k vyjádření zájmu bylo zmíněno, že uchazeči musí být schopni „zaručit kontinuitu služby námořní dopravy“. To bylo jediné kritérium pro výběr, které Itálie použila k určení toho, zda se budou moci zainteresované strany zúčastnit nabídkového řízení, či nikoli. Ačkoli výzva neupřesňovala, jak mohou uchazeči prokázat splnění tohoto požadavku, standardně to znamenalo, že lze použít jakýkoli způsob dokazování ([128]). Komise neobdržela žádné informace prokazující, že jedna či několik z pěti vyloučených zainteresovaných stran skutečně poskytly náležité důkazy o tom, že mají k dispozici dostatečné finanční prostředky k zajištění kontinuity služby, jak se vyžadovalo ve výzvě k vyjádření zájmu. Komise se domnívá, že toto kritérium pro výběr bylo všem zúčastněným uchazečům jasné a že vzhledem ke sledovanému cíli bylo rovněž odůvodněné.

([126]) V pozn. pod čarou č. 146 sdělení o pojmu státní podpora Komise uvádí, že v souvislosti se státní podporou činí soudy Unie často odkaz na „otevřené“ výběrové řízení. Použitím slova „otevřené“ nicméně není učiněn odkaz na zvláštní řízení podle směrnic o zadávání veřejných zakázek. Komise proto má za to, že se z tohoto důvodu jeví slovo „soutěžní“ jako vhodnější, aniž by cílem bylo odchýlit se od hmotněprávních podmínek stanovených judikaturou.

([127]) Konkrétně: legislativní nařízení č. 134 ze dne 28. srpna 2008 (změněno na zákon č. 166 ze dne 27. října 2008).

([128]) Jak je objasněno výše (viz 373. bod odůvodnění), na toto nabídkové řízení se nevztahuje ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES. Itálie proto neměla povinnost uvést ve výzvě kritéria pro výběr.

(381) Za druhé, jak je uvedeno v 378. bodě odůvodnění, odkaz na legislativní nařízení č. 135 ze dne 25. září 2009 zainteresovaným stranám objasňoval, že po dokončení nabídkového řízení bude uzavřena nová úmluva (s maximální dobou platnosti osm let) a že roční výše vyrovnávací platby za veřejné služby byla stanovena na nejvýše 72 685 642 EUR ročně. Výzva k vyjádření zájmu mimoto uváděla, že cílem je prodat obor podnikání vyhrazený k poskytování veřejné služby. Jak potvrdila Itálie, jedenácti stranám, které se nakonec rozhodly zúčastnit fáze hloubkové kontroly, byly zpřístupněny veškeré příslušné informace ohledně rozsahu prodeje, včetně návrhu úmluvy, která bude uzavřena mezi nabyvatelem a státem. To těmto stranám umožnilo rozhodnout se, zda podají nabídku, a pokud ano, v jaké výši. Komise uvádí, že v rámci procesu prodeje je mezi soukromými hospodářskými subjekty běžnou praxí, že citlivé informace z obchodního hlediska jsou zpřístupněny až ve fázi hloubkové kontroly. Z téhož důvodu musely zainteresované strany podepsat dohody o důvěrnosti údajů, než jim byl umožněn přístup k příslušné dokumentaci (viz 71. bod odůvodnění). Na tomto základě se Komise domnívá, že z výzvy k vyjádření zájmu bylo dostatečně zřejmé ([129]), že se prodej týká oboru podnikání společnosti Tirrenia ve spojení s novou úmluvou. Poté, co strany projevily zájem, jim byl umožněn přístup ke všem potřebným informacím, aby mohly rozhodnout o případné nabídce.

(382) Za třetí, co se týká harmonogramu následných fází nabídkového řízení, Komise uvádí toto. Uchazeči, kteří projevili zájem a kteří splnili jediné kritérium pro výběr, byli dopisem ze dne 10. listopadu 2010 vyzváni k účasti na hloubkové kontrole. Příslušné údaje o konkrétních dalších krocích řízení, zejména harmonogramu řízení a kritériích pro připuštění do druhé fáze hloubkové kontroly, byly poté zbývajícím zainteresovaným uchazečům poskytnuty v dopise mimořádného komisaře ze dne 2. února 2011. Komise se domnívá, že není pravděpodobné, že by neuvedení těchto informací ve výzvě k vyjádření zájmu ([130]) odradilo potenciální uchazeče od vyjádření zájmu.

(383) Komise za čtvrté podotýká, že na základě výzvy vyjádřilo zájem o nabytí oboru podnikání společnosti Tirrenia 21 stran. Těchto 21 stran zahrnovalo vnitrostátní, evropské a mimoevropské subjekty, z nichž některé patřily k předním provozovatelům trajektové dopravy v Itálii (např. Grandi Navi Veloci, Moby). To podle Komise potvrzuje, že všichni potenciální uchazeči měli dostatečnou možnost vyjádřit zájem o účast v nabídkovém řízení. Komise v této souvislosti uvádí, že zainteresované strany nemusely v souvislosti s vyjádřením zájmu dodržet obtížné postupy a vynaložit značné náklady. Postačovalo, aby zaslaly dopis, v němž prokázaly, že jsou schopny zaručit kontinuitu služby námořní dopravy. Šestnáct stran, které splnily toto kritérium pro výběr, bylo poté přizváno k hloubkové kontrole a jedenáct z nich se rozhodlo této fáze zúčastnit. Teprve po této fázi se musely strany rozhodnout, zda chtějí či nechtějí podat nabídku, a pokud ano, jak vysoká tato nabídka bude.

(384) V rozhodnutí z roku 2012 Komise také uvedla, že není jisté, zda byli všichni potenciální uchazeči v počátečních fázích nabídkového řízení informováni o možnosti odložit platbu části kupní ceny po dobu několika let, aniž by se uplatňovaly úroky. Tato možnost nebyla ve výzvě k vyjádření zájmu zmíněna, nebyla však ani vyloučena ([131]). Na tomto základě podala společnost CIN nabídku, která zahrnovala postupnou úhradu téměř poloviny kupní ceny. Komise za prvé uvádí, že jelikož nabídkové řízení zahrnovalo zakázku na veřejné služby s dobou trvání v délce osmi let, není odložení části platby během doby trvání této zakázky neobvyklé. V případě koncesních smluv je běžné, že se poplatek za koncesi hradí ve splátkách namísto platby předem v plné výši. Komise navíc podotýká, že skutečná hodnota nabídky společnosti CIN získaná diskontováním odložených plateb na jejich hodnotu v okamžiku prodeje je pouze o 4 % nižší než v případě, že by byla cena v plné výši zaplacena předem. Komise se domnívá, že tento relativně malý rozdíl neměl pravděpodobně vliv na ochotu stran projevit zájem. V této souvislosti je třeba připomenout, že v době, kdy měly strany projevit svůj zájem, nebyla hodnota oboru podnikání společnosti Tirrenia (včetně nové úmluvy) známa, takže povědomí o možnosti odkladu v této fázi pravděpodobně neovlivnilo rozhodnutí o účasti v nabídkovém řízení. Komise také uvádí, že závazná nabídka společnosti CIN (včetně odložení části platby) byla zpřístupněna v datové místnosti a všichni ostatní uchazeči byli výslovně vyzváni,

([129]) Komise poukazuje na skutečnost, že Itálie neměla rovněž povinnost poskytnout ve výzvě k vyjádření zájmu podrobný popis přesných aktiv určených k prodeji a nové zakázky na veřejné služby, neboť na toto nabídkové řízení se nevztahovala ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES.

([130]) Jelikož se navíc na toto nabídkové řízení nevztahovala ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES, neměla Itálie také povinnost popsat ve výzvě k vyjádření zájmu způsob organizace dalších fází nabídkového řízení.

([131]) Komise navíc podotýká, že Itálie neměla povinnost popsat ve výzvě podrobně (případné) platební podmínky, neboť se na toto nabídkové řízení nevztahovala ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/EU.

aby předložili lepší nabídku. Ačkoli na to měli šestnáct dnů, žádný z uchazečů tak neučinil, a to bez ohledu na možnost zahrnout do nabídek odložení platby. Komise proto vyvozuje závěr, že možnost odkladu platby (části) kupní ceny nelze považovat za faktor, který by negativně ovlivnil konkurenceschopnost či transparentnost nabídkového řízení.

(385) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že celkově bylo nabídkové řízení soutěžní a transparentní. Konkrétně, záměr společnosti Tirrenia odprodat činnost v oblasti veřejných služeb (tj. obor podnikání společnosti Tirrenia) a uzavřít s úspěšným uchazečem novou úmluvu na dobu osmi let byl rozsáhle zveřejněn tak, aby byli osloveni všichni možní uchazeči na příslušném regionálním nebo mezinárodním trhu. Komise bere na vědomí také skutečnost, že potenciální uchazeči mohli snadno vyjádřit svůj zájem a nemuseli se v této fázi k ničemu zavázat. Pokud mohly strany prokázat, že splňují jediné kritérium pro výběr, byly jim poté poskytnuty všechny potřebné informace a čas na to, aby se mohly rozhodnout, zda chtějí podat nabídku na obor podnikání společnosti Tirrenia a v jaké výši. Komise se z těchto důvodů domnívá, že její pochybnosti ohledně nedostatečné transparentnosti nabídkového řízení kvůli možným nedostatkům ve výzvě k vyjádření zájmu jsou rozptýleny.

Nediskriminační povaha nabídkového řízení a nejvyšší cena jako kritérium

(386) V bodě 92 sdělení o pojmu státní podpora je vyzdviženo, že nezbytnými podmínkami pro zajištění toho, aby byla výsledná transakce v souladu s tržními podmínkami, jsou nediskriminační zacházení se všemi uchazeči ve všech fázích řízení a objektivní kritéria pro výběr a zadání stanovená před řízením. V tomto bodě je rovněž upřesněno, že aby bylo zaručeno rovné zacházení, měla by kritéria pro zadání zakázky umožnit objektivní porovnání a posouzení uchazečů. Podle bodu 95 sdělení o pojmu státní podpora by v případě, pokud veřejnoprávní subjekty prodávají majetek, měla být jediným relevantním kritériem při výběru kupujícího nejvyšší cena ([132]), přičemž se přihlédne rovněž k požadovaným smluvním ujednáním (např. záruce prodávajícího).

(387) Jak je uvedeno výše (viz 380. bod odůvodnění), výzva k vyjádření zájmu obsahovala pouze jednu podmínku pro výběr, a sice že uchazeči musí být schopni „zaručit kontinuitu služby námořní dopravy“. Z celkem 21 stran, které projevily zájem, jich bylo pět vyloučeno, jelikož nebyly schopny tuto podmínku splnit (viz také pozn. pod čarou č. 34). Komise se domnívá, že jediné platné kritérium pro výběr bylo objektivní a bylo všem zúčastněným stranám ve výzvě k vyjádření zájmu dostatečně objasněno.

(388) Šestnáct zainteresovaných uchazečů, kteří splnili podmínku výběru, bylo poté přizváno k hloubkové kontrole, pět z nich však uvedlo, že již nemají zájem. Během fáze hloubkové kontroly, která trvala čtyři měsíce, byl jedenácti zbývajícím stranám umožněn přístup do datové místnosti obsahující všechny příslušné informace (viz 72. bod odůvodnění), které jim umožnily posoudit obor podnikání a návrh nové úmluvy určené k prodeji. Všichni uchazeči tudíž obdrželi stejné informace a bylo s nimi vždy zacházeno stejně.

(389) Dne 2. února 2011 zaslal mimořádný komisař jedenácti zbývajícím zainteresovaným uchazečům dopis, v němž byly podrobně popsány postup a požadavky týkající se podání nabídky. V dopise byly zejména jasně stanoveny podmínky prodeje: vypracování podnikatelského plánu pro plnění závazků veřejné služby stanovených v návrhu úmluvy a poskytnutí potřebných záruk k prokázání finanční způsobilosti uchazeče. Itálie potvrdila, že v případě obdržení více než jedné způsobilé nabídky by byla jediným kritériem pro zadání nejvyšší cena. Komise uvádí, že dne 29. dubna 2011 si mimořádný komisař od ostatních zainteresovaných stran vyžádal vylepšené nabídky s cílem dosáhnout nejvyššího možného finančního výnosu z prodeje.

([132]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 28. února 2012 ve spojených věcech Land Burgenland a Rakousko v. Komise, T-268/08 a T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, bod 87.

(390) Pochybnosti, které Komise uvedla v rozhodnutí z roku 2011, že legislativní nařízení č. 134/2008 umožňovalo zadání zakázky na základě jiných kritérií, jsou proto rozptýleny. Všechny strany byly v jednotlivých fázích nabídkového řízení informovány správně a stejně, což jim umožnilo podat nabídku, přičemž si byly plně vědomy postupu a požadavků. Komise se také domnívá, že kritérium pro zadání umožňuje objektivní porovnání a posouzení nabídek.

Odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN

(391) V rozhodnutí z roku 2012 Komise uvedla, že skutečná hodnota ([133]) kupní ceny, kterou nabídla společnost CIN, je nižší než tržní hodnota stanovená znalcem, jehož ustanovilo příslušné ministerstvo. V rozsudku ve věci Land Burgenland však Soudní dvůr rozhodl, že pokud veřejný orgán zamýšlí prodat podnik, který mu patří, a učiní tak prostřednictvím otevřeného a transparentního nabídkového řízení bez podmínek, je možno předpokládat, že tržní cena odpovídá nejvyšší (závazné a věrohodné) nabídce, a že se zohlední pouze cena, aniž by bylo nutné uchýlit se k jiným způsobům ocenění k ověření tržní ceny, jako jsou nezávislé studie ([134]). I nejvyšší nabídka, která byla podána v rámci zadávacího řízení, jež neproběhlo řádně z důvodu nepřípustných podmínek, může nicméně odpovídat tržní ceně, pokud nedostatky postihující podmínky nabídkového řízení neovlivnily výši této nabídky tak, že snížily její hodnotu ([135]).

(392) Komise podotýká, že jelikož v daném případě je cena uhrazená společností CIN výsledkem otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení, lze mít za to, že tato cena odpovídá tržní ceně. Není proto nutné porovnat tuto cenu s oceněními nezávislých znalců, které jmenovala Itálie resp. Komise. Komise také souhlasí s Itálií (viz 176. bod odůvodnění) v tom, že nezávislí znalci museli nutně přijmout určité předpoklady, takže by se výsledná ocenění měla každopádně vykládat obezřetně. Jak uvedla společnost CIN (viz 236. bod odůvodnění), nejméně jeden potenciální uchazeč o obor podnikání společnosti Tirrenia uvedl, že cena stanovená nezávislým znalcem ustanoveným Itálií je příliš vysoká. Ačkoli jsou tyto důkazy podpůrné, potvrzují, že znalecká ocenění nemusí vždy odrážet tržní hodnotu stanovenou účastníky trhu v rámci nabídkového řízení.

(393) Komise pro úplnost dodává, že pro odložení platby existuje i ekonomický důvod. Jak uvedla společnost CIN (viz 240. bod odůvodnění), odložení platby je v souladu s povahou předmětu prodeje, a to oboru podnikání, u něhož skutečná hodnota závisí (jak potvrdila Banca Profilo, viz oddíl 2.3.3.4 a 240. bod odůvodnění) na skutečném vyplácení částek vyrovnávací platby stanovených v nové úmluvě během období osmi let. Odložení platby (části) kupní ceny lze proto pokládat také za logický důsledek povahy aktiv (zejména zakázky na veřejné služby a související vyrovnávající platby), jež byla předmětem nabídkového řízení.

(394) Komise vyvozuje na základě výše uvedených skutečností závěr, že její pochybnosti týkající se odložení platby části kupní ceny jsou rozptýleny.

Zajištění toho, aby byly služby poskytovány za nejmenších nákladů pro územně správní celek

(395) V daném případě byla předmětem nabídkového řízení nová úmluva spojená s oborem podnikání společnosti Tirrenia a s výhradou určitých podmínek, co se týká počtu pracovních sil, místo pouze nové úmluvy samotné. V rozhodnutí z roku 2012 vyslovila Komise předběžný názor, že jsou-li již uchazeči náležitě vybaveni plavidly a posádkami, vynaložili by nižší náklady, pokud by neměli povinnost převzít část kapitálových aktiv a zaměstnanců společnosti Tirrenia. Komise se proto předběžně domnívala, že by zadání nové úmluvy bez povinnosti převzít tato plavidla a posádky společnosti Tirrenia, jež jsou zapotřebí pro poskytování veřejné služby, vedlo k nižším nákladům pro územně správní celek.

([133]) Získaná diskontováním odložených plateb na jejich hodnotu v okamžiku prodeje.

([134]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. října 2013 ve spojených věcech Land Burgenland v. Komise, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, body 94–95.

([135]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. října 2013 ve spojených věcech Land Burgenland v. Komise, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, bod 96.

(396) Jelikož společnost Tirrenia byla velkou společností v mimořádné správě, vyžadovaly obecné vnitrostátní právní předpisy ([136]), aby její nabyvatel zachoval po dobu dvou let stejný počet zaměstnanců potřebných pro plnění závazků veřejné služby, který je stanoven v podnikatelských plánech společnosti Tirrenia. V tomto kontextu smlouva o převodu oboru podnikání vyžaduje, aby společnost CIN nabídla zaměstnání (na základě nových smluv) bývalým zaměstnancům společnosti Tirrenia a po dobu dvou let se zdržela propouštění ([137]). Komise za prvé uvádí, že tento požadavek je založen na právní povinnosti, od níž nemohly italské orgány v rámci převodu oboru podnikání odhlédnout, a že tato povinnost je časově omezená, tj. na dva roky. Komise také podotýká, že obor podnikání společnosti Tirrenia bude nadále provozovat veřejnou službu na základě závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě. V tomto smyslu Itálie uvedla, že společnost CIN převzala pouze posádky a administrativní pracovníky potřebné pro nepřerušené fungování veřejné služby. Itálie také tvrdila, že by společnost CIN musela dodržet tyto minimální počty pracovních sil bez ohledu na podmínku týkající se pracovních sil. Jelikož náklady na zaměstnance budou pokryty vyrovnávací platbou vyplácenou společnosti CIN podle nové úmluvy, Komise se domnívá, že povinnost zachovat úroveň zaměstnanosti v praxi společnost CIN nezatěžuje. Není proto pravděpodobné, že by tato povinnost snížila kupní cenu za obor podnikání, a nemohla společnost CIN takto zvýhodnit. Toto řešení bylo mimoto výhodné i pro společnost Tirrenia (a tudíž i pro jejího vlastníka, Itálii), jelikož nemusela vyplácet zaměstnancům, které znovu přijala společnost CIN, odstupné. Komise podotýká, že podle odhadu společnosti Ecorys by celkové náklady na odstupné pro všechny zaměstnance společnosti Tirrenia činily přinejmenším 35 milionů EUR.

(397) Spojením aktiv oboru podnikání společnosti Tirrenia s novou zakázkou na veřejné služby ([138]) se na nabyvatele automaticky vztahuje požadavek zajistit kontinuitu veřejné služby a je mu přiznána přednost v přístavu. Komise za prvé podotýká, že se zakázkou na veřejné služby byla spojena pouze aktiva nezbytná k plnění závazků veřejné služby. Všechna ostatní aktiva (včetně např. nemovitostí, sbírky uměleckých děl) byla prodána v rámci samostatných nabídkových řízení. Komise se za druhé domnívá, že spojení aktiv oboru podnikání společnosti Tirrenia s novou zakázkou na veřejné služby nemá za následek nižší cenu než v případě, že by aktiva a tato zakázka byly prodány samostatně, a to z těchto důvodů:

— Jak je uvedeno výše (viz 164. bod odůvodnění), mimořádný komisař společnosti Tirrenia uspořádal samostatná nabídková řízení za účelem prodeje šesti lodí, jež byly provozovány pouze na trasách, na něž se nevztahovaly závazky veřejné služby. Z těchto šesti lodí bylo možno prodat pouze jednu loď zájemci, který měl v úmyslu ji dále používat pro účely lodní dopravy. Ostatních pět lodí bylo možné prodat pouze za účelem demolice. V březnu 2011 mimoto lodní zprostředkovatelé ([139]), kteří byli požádáni, aby určili hodnotu lodí společnosti Tirrenia, poukázali na závažný dopad hospodářské krize, který se projevuje v nižších hodnotách lodí a nadbytku lodí na trhu. Z těchto důvodů se nezdá být pravděpodobné, že by všech zbývajících osmnáct lodí společnosti Tirrenia bylo možno prodat pro účely lodní dopravy (tj. za vyšší cenu, než je hodnota šrotu). Komise se domnívá, že spojení těchto lodí se zakázkou na veřejné služby umožnilo dosáhnout vyšší ceny ([140]) za lodě společnosti Tirrenia, neboť na oplátku za jejich provozování na trasách v rámci veřejné služby bude jejich nabyvatel po dobu osmi let dostávat vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb.

— V rozhodnutí z roku 2012 uvedla Komise možnost, že uchazeči již mohli být vybaveni dostatečnými plavidly a posádkami, a proto by upřednostnili, kdyby nemuseli převzít lodě společnosti Tirrenia a přijmout její zaměstnance. Komise podotýká, že v době, kdy společnost CIN začala plnit své závazky podle nové úmluvy, zaměstnávala celkem 1 239 osob a měla osmnáct plavidel (jež byla součástí oboru podnikání společnosti Tirrenia, který získala). Komise pokládá za nepravděpodobné, že by potenciální uchazeči mohli mít k dispozici takovéto významné a snadno dostupné zdroje pro (opětovné) nasazení za účelem plnění závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě. To platí o to více, jelikož nová úmluva obsahuje konkrétní požadavky (např.

([136]) V čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999 se vyžaduje, aby se potenciální nabyvatel oboru podnikání velké společnosti zavázal, že zachová úroveň zaměstnanosti (tj. počet pracovníků) a bude pokračovat v podnikatelské činnosti nejméně dva roky po akvizici.

([137]) Vyjma náležitě stanovených okolností.

([138]) Návrh této smlouvy byl všem uchazečům zpřístupněn v datové místnosti. Její klíčová ustanovení byla mimoto již obsažena v článku 19b legislativního nařízení č. 135 ze dne 25. září 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Důvodem je skutečnost, že nenachází-li se loď dosud na konci své doby životnosti, je její hodnota pro účely lodní dopravy vyšší než hodnota šrotu. Podle scénáře, kdy jsou lodě prodány samostatně, je pravděpodobné, že by přinejmenším některé lodě bylo nutno prodat za hodnotu šrotu. V důsledku spojení lodí se zakázkou na veřejné služby proto zůstaly všechny lodě v provozu, a bylo je tudíž možné prodat za vyšší cenu, než je hodnota šrotu.

kapacita) týkající se lodí, které mají být používány na jednotlivých trasách v rámci veřejné služby. Provozovatel, který měl potřebné zdroje, by je pravděpodobně již používal na jiných trasách a jejich nasazení v souladu s novou úmluvou by nutně vedlo ke ztrátě příjmů plynoucích z jejich předchozího užívání. Komise v tomto ohledu uvádí, že se nabídkového řízení zúčastnily společnosti Grimaldi i GNV a že žádná ze společností Komisi netvrdila, že by upřednostnila, kdyby nemusela převzít lodě společnosti Tirrenia.

(398) Za účelem ověření, zda nebylo spojení nové úmluvy s oborem podnikání společnosti Tirrenia a podmínkou týkající se pracovních sil pro společnost CIN obtížné, zadala Komise v průběhu formálního šetření studii nezávislému znalci (společnosti Ecorys). Společnost Ecorys byla požádána (viz 96. bod odůvodnění a následující body), aby stanovila tržní hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia bez jakýchkoli uložených podmínek. Společnost Ecorys dospěla k závěru, že pokud by byl obor podnikání společnosti Tirrenia prodán bez jakýchkoli uložených podmínek, a zejména bez nové zakázky na veřejné služby (a tudíž rovněž bez povinnosti zajistit kontinuitu zmíněné veřejné služby), byla by společnost prodána za svou likvidační hodnotu, 303,5 milionu EUR. Společnost Ecorys založila tento závěr na předpokladu, že bez vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb by obor podnikání společnosti Tirrenia nemohl být nadále ziskový. Společnost Ecorys poznamenala, že likvidační hodnota je nižší než hodnota vyplývající z nabídkového řízení, a uvedla, že pro subjekt v tržním hospodářství není tudíž životaschopnou alternativou okamžitá likvidace (v podstatě prodej lodí). Společnost Ecorys mimoto porovnala počet zaměstnanců oboru podnikání společnosti Tirrenia s počtem zaměstnanců několika srovnatelných společností provozujících trajektovou dopravu a dospěla k závěru, že počet zaměstnanců společnosti Tirrenia a struktura osobních nákladů jsou podobné jako u srovnatelných společností s odkazem na podíl nákladů práce na celkových příjmech a poměr nákladů práce a počtu zaměstnanců. Analýza neprokázala podstatný rozdíl mezi oborem podnikání společnosti Tirrenia a srovnatelnými společnostmi, jenž by mohl naznačovat nadměrný počet zaměstnanců či nadměrné náklady práce. Potenciální nabyvatel by tudíž měl jen malý manévrovací prostor, pokud jde o propuštění či nahrazení části pracovních sil. Na tomto základě dospěla společnost Ecorys k závěru, že neexistují prvky prokazující, že podmínka týkající se pracovních sil měla významný dopad na hodnotu oboru podnikání společnosti Tirrenia. Komise proto vyvozuje závěr, že spojení nové úmluvy s oborem podnikání společnosti Tirrenia a podmínkou týkající se pracovních sil nemohlo snížit kupní cenu oboru podnikání, ani tímto nezvýhodnilo společnost CIN.

(399) Stručně řečeno, podmínka týkající se zachování úrovně zaměstnanosti je uložena obecnými vnitrostátními právními předpisy, a nikoli prodávajícím. Tato podmínka není mimoto pro nabyvatele oboru podnikání společnosti Tirrenia obtížná, jak potvrdil také nezávislý znalec ustanovený Komisí, společnost Ecorys. Nelze mít za to, že podmínka týkající se zaručení kontinuity veřejné služby, která je přímým důsledkem spojení aktiv a závazku veřejné služby, snížila cenu. Naopak, jak bylo uvedeno výše, samostatný prodej aktiv by vedl k nižší ceně (jak potvrdila společnost Ecorys). Mimoto je velmi nepravděpodobné, že by existovali potenciální uchazeči, kteří by měli zájem o nabytí zakázky na veřejné služby, aniž by převzali příslušná aktiva, a to vzhledem k vysokému počtu lodí a členů posádky potřebných k poskytování veřejné služby. Komise proto dospěla k závěru, že by se kterýkoli prodávající v tržním hospodářství rozhodl prodat aktiva oboru podnikání společnosti Tirrenia spolu s novou zakázkou na veřejné služby, aby dosáhl nejvyšší ceny. Na základě toho vyvozuje Komise závěr, že Itálie neuložila podmínky, které pravděpodobně snížily cenu nebo jež by soukromý prodávající nevyžadoval. Na tomto základě Komise závěrem uvádí, že její pochybnosti ohledně toho, že nabídkové řízení na novou úmluvu spolu s oborem podnikání společností Tirrenia a podmínkami týkajícími se pracovních sil nemuselo vést k nejmenším nákladům pro územně správní celek, jsou rozptýleny.

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

(400) Na základě výše popsaného posouzení (viz 375.–399. bod odůvodnění) vyvozuje Komise závěr, že nabídkové řízení bylo otevřené, transparentní a nediskriminační v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek. V bodě 68 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je však uvedeno, že „*řízení, v jejichž rámci je předložena pouze jedna nabídka, nelze považovat za dostatečná k zajištění nejmenších nákladů pro územně správní celek*“.

(401) Jelikož v nabídkovém řízení týkajícím se oboru podnikání společnosti Tirrenia (zahrnujícím novou úmluvu) podala nabídku pouze společnost CIN, nepovažovalo by se toto řízení obvykle za dostatečné k zajištění toho, že úspěšný uchazeč není zvýhodněn.

(402) Komise však upřesnila stanovisko uvedené v bodě 68 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu ve své příručce ke službám obecného hospodářského zájmu ([141]), kde uvedla, že „*to neznamená, že nemohou existovat případy, kdy řízení o jedné podané nabídce k zajištění služeb za ‚nejmenších nákladů pro územně správní celek' dostačovat může, a to díky obzvláště přísným zárukám zakotveným v řízení*".

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

— Nabídkové řízení bylo zorganizováno tak, aby docílilo maximálního zájmu potenciálních uchazečů. Tito potenciální uchazeči nemuseli mimoto v souvislosti s vyjádřením zájmu dodržet obtížné postupy a vynaložit značné náklady. V důsledku toho bylo obdrženo nejméně 21 vyjádření zájmu ze strany italských, evropských a mimoevropských subjektů, z nichž bylo šestnáct přizváno k hloubkové kontrole (viz 387. bod odůvodnění).

— Až do konce nabídkového řízení byla možná skutečná soutěž. Ve fázi podávání nabídek zůstalo jedenáct potenciálních uchazečů. Tři z nich (tj. společnosti Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. a Marinvest S.r.l.) se rozhodli spojit síly pod názvem CIN a podat závaznou nabídku. Komise se domnívá, že podle jejich profilu bylo nejméně pět ze zbývajících osmi dalších možných uchazečů pravděpodobně schopno (vzhledem ke svým zkušenostem a finančním prostředkům) podat nabídky nebo mělo důvod mít skutečný zájem o nabídku (např. již působili v daném odvětví a/nebo v Itálii).

— Minimální cena byla stanovena předem na základě ocenění provedeného nezávislým znalcem, kterého ustanovila Itálie (viz 73. bod odůvodnění). Tato minimální cena byla zpřístupněna všem potenciálním uchazečům v datové místnosti a představovala poměrně vysoký výchozí bod pro počáteční nabídky. Jak je uvedeno výše (viz 168. bod odůvodnění), jeden potenciální uchazeč o obor podnikání společnosti Tirrenia uvedl, že minimální cena byla ve skutečnosti příliš vysoká. Ačkoli tato minimální cena pomohla zajistit, aby řízení vedlo k nejmenším nákladům pro územně správní celek, mohla také odradit jiné potenciální uchazeče od podání nabídky.

— Závazná nabídka, kterou společnost CIN podala dne 14. dubna 2011, byla zpřístupněna v datové místnosti a dopisem ze dne 2. května 2011 mimořádný komisař všechny uchazeče zvažované pro fázi hloubkové kontroly vyzval, aby do 12. května 2011 podali lepší nabídky, než je nabídka společnosti CIN. Na žádost jednoho z potenciálních nabyvatelů prodloužil mimořádný komisař lhůtu pro podání lepších nabídek do 19. května 2011. Výzva k podání lepších nabídek představuje obzvláště silnou záruku k zajištění toho, aby bylo docíleno nejvyšší možné nabídky (a tudíž nejmenších nákladů pro územně správní celek). Žádost jedné strany o prodloužení lhůty prokazuje, že až do posledního okamžiku nabídkového řízení existovala skutečná soutěž.

(404) Komise se domnívá, že vzhledem k výše uvedeným zárukám, včetně zejména minimální ceny a výzvy k podání vyšších nabídek, postačovalo nabídkové řízení k zajištění toho, aby byla služba poskytována za nejmenší náklady pro územně správní celek i v případě podání pouze jedné nabídky. Komise pro úplnost dodává, že se daný případ liší od níže uvedených případů, kdy byla podána pouze jedna nabídka:

— V nabídkovém řízení týkajícím se provozování rychlého námořního spojení pro osobní dopravu mezi Messinou a Reggio Calabria, podala nabídku pouze společnost Ustica Lines. Tato společnost však byla také jedinou společností, která projevila zájem, takže skutečná soutěž nebyla možná. Ve zmíněném případě proto Komise nutně dospěla k závěru, že nebylo splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark a že vyrovnávací platba za veřejné služby představovala státní podporu ([142]). Komise připomíná, že v předmětném případě projevilo zájem 21 stran a jedenáct z nich se zúčastnilo závěrečné části řízení.

— V nabídkovém řízení na přidělení koncesí pro distribuci tisku v Belgii podala nabídku pouze společnost bpost (zavedený poskytovatel této služby obecného hospodářského zájmu). Ačkoli původně projevily zájem o účast v nabídkovém řízení tři společnosti, jedna společnost odstoupila před uplynutím lhůty pro podání nabídky a druhá společnost oznámila, že si již nepřeje nabídku podat (třebaže tři dny poté, co nabídku podala společnost bpost). Belgické orgány však tvrdily, že během nabídkového řízení existovala skutečná soutěž a že existovaly dostatečné záruky zajišťující, aby nabídkové řízení vedlo k nejmenším nákladům pro územně správní

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

([142]) Rozhodnutí Komise ve věci SA.42710, služba obecného hospodářského zájmu – rychlé námořní spojení pro osobní dopravu mezi Messinou a Reggio Calabria – Itálie (Úř. věst. C 40, 2.2.2018, s. 4).

celek. Komise však konstatovala, že v daném případě nebyly záruky dostatečné, a proto vyvodila závěr, že nebylo splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark a že vyrovnávací platba za veřejné služby představovala státní podporu ([143]). Zatímco italské orgány využily otevřené nabídkové řízení, belgické orgány uspořádaly vyjednávací řízení ([144]), přičemž podle bodu 66 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu tato řízení „*mohou být vhodná pouze k zajištění toho, aby splňovala čtvrté kritérium ve věci Altmark, a to ve výjimečných případech*“. Komise podotýká, že kromě tohoto významného rozdílu se i záruky ve věci společnosti bpost zcela lišily od záruk uplatněných v daném případě. Závěrem je třeba uvést, že ve věci týkající se společnosti bpost získal zakázku zavedený poskytovatel služby obecného hospodářského zájmu poté, co podal jedinou nabídku, a to za účasti pouze jednoho možného konkurenčního uchazeče. V předmětném případě získal zakázku uchazeč, který neměl žádné spojení se zavedeným poskytovatelem služeb obecného hospodářského zájmu, za účasti řady věrohodných potenciálních konkurenčních uchazečů a s výše uvedenými zárukami. Z těchto důvodů vyvozuje Komise závěr, že okolnosti ve věci bpost nejsou srovnatelné se situací v daném případě.

(405) Komise dále uvádí, že se nabídkové řízení použité při prodeji oboru podnikání společnosti Tirrenia podstatně liší od postupu použitého k výběru provozovatele služeb lodní dopravy mezi francouzskou pevninou a Korsikou ([145]) (dále jen „věc SNCM“), a sice z těchto důvodů:

— Francouzské orgány svěřily veřejnou službu na základě jednacího řízení po zveřejnění oznámení o zakázce. Podle bodu 66 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu tato řízení „mohou být vhodná pouze k zajištění toho, aby splňovala čtvrté kritérium ve věci Altmark, a to ve výjimečných případech“. Italské orgány použily naopak otevřené nabídkové řízení.

— Ačkoli ve věci SNCM byly podány dvě nabídky, jedna nabídka byla zamítnuta na základě jednoho kritéria pro výběr. Tyto dvě nabídky nebyly proto ani porovnány z hlediska svých předností, aby bylo dosaženo ekonomicky nejvýhodnější nabídky. Třebaže byly podány dvě nabídky, nepostačovalo to k zaručení účinné hospodářské soutěže. V nabídkovém řízení týkajícím se společnosti Tirrenia se však závěrečné fáze zúčastnilo jedenáct stran a Komise se domnívá, že až do konce řízení byla možná skutečná soutěž (viz 403. bod odůvodnění), ačkoli nabídku nakonec podala pouze společnost CIN.

— Ve věci SNCM podal nabídku také zavedený provozovatel, skupina SNCM/CMN, který měl značnou konkurenční výhodu, neboť již měl k dispozici lodě splňující technické požadavky stanovené ve smlouvě o pověření veřejnou službou. To mělo zásadní význam, neboť tyto požadavky znamenaly výstavbu plavidel téměř na míru, která byla podobná některým plavidlům společnosti SNCM. To pro potenciální zainteresované uchazeče znamenalo vysoké náklady. V předmětném případě zavedený provozovatel, společnost Tirrenia v mimořádné správě, nabídku nepodal, ani ji nemohl podat a úspěšný uchazeč neměl se zavedeným provozovatelem žádný vztah. Jelikož nabídkové řízení zahrnovalo lodě splňující technické požadavky pro provozování veřejné služby, neměl žádný z potenciálních uchazečů konkurenční výhodu oproti ostatním.

— Ve věci SNCM se Komise rovněž domnívala, že velmi krátká lhůta (tj. méně než jeden měsíc) mezi datem zadání veřejné zakázky a datem zahájení provozování služeb pravděpodobně představovala významnou překážku vstupu nových účastníků. Komise podotýká, že ve věci Tirrenia existovala mezi ukončením nabídkového řízení a zahájením provozování veřejné služby společností CIN lhůta v délce více než jednoho roku.

(406) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že v daném případě je splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(407) Jelikož jsou kumulativně splněny čtyři podmínky stanovené v rozsudku Soudního dvora ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že přidělení nové úmluvy spojené s oborem podnikání společnosti Tirrenia a předností v přístavu společnosti CIN, včetně odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN, neposkytlo této společnosti hospodářskou výhodu.

([143]) Rozhodnutí Komise ve věci SA.42366, vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti bpost v období 2016–2020 – Belgie (Úř. věst. C 341, 16.9.2016, s. 5).

([144]) Článek 30 směrnice 2004/18/ES, čl. 1 bod 9 písm. a) směrnice 2004/17/ES.

([145]) Rozhodnutí Komise ve věci SA.22843, pověření společností SNCM a CMN veřejnou službou k zajištění námořního spojení s Korsikou na období 2007–2013 (Úř. věst. L 220, 17.8.2013, s. 20).

7.1.3.5 Závěr

(408) Jelikož nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, došla Komise k závěru, že přidělení nové úmluvy spojené s oborem podnikání společnosti Tirrenia a předností v přístavu společnosti CIN, včetně odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN, nepředstavuje státní podporu společnosti CIN.

7.1.4 *Opatření stanovená zákonem z roku 2010*

(409) V rozhodnutí z roku 2011 zastávala Komise předběžný názor, že všechna opatření stanovená v legislativním nařízení č. 125/2010 (změněném s úpravami na zákon z roku 2010) představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, pokud mohli příslušní příjemci využít tato opatření k uspokojení potřeb likvidity, a tudíž k zlepšení své celkové finanční situace.

(410) Na základě informací obdržených během formálního šetření vyvozuje Komise závěr, že dotyčná tři opatření je nutné posoudit zvlášť.

7.1.4.1 Možné využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity

(411) Státní prostředky: dotyčné finanční prostředky poskytl stát ze svého rozpočtu (viz 109. bod odůvodnění) a jejich využití pro účely likvidity umožňoval zákon z roku 2010. Opatření je proto přičitatelné státu a je financováno ze státních prostředků.

(412) Selektivita: toto opatření bylo provedeno pouze ve prospěch společností v bývalé skupině Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia, a je tudíž selektivní. Komise pro úplnost podotýká, že společnosti CIN nebylo toto opatření poskytnuto.

(413) Hospodářská výhoda: Komise uvádí, že společnost Tirrenia obdržela na provedení modernizace lodí nezbytné k dodržení mezinárodních bezpečnostních norem částku ve výši přibližně 12 051 900 EUR a podle zákona z roku 2010 mohla tyto finanční prostředky dočasně využít pro účely likvidity (viz 109. bod odůvodnění). Jak je objasněno výše (viz 110. bod odůvodnění), část těchto finančních prostředků (tj. 4 657 005,35 EUR) použila Banca Carige k započtení dvou pohledávek vůči společnosti Tirrenia. Italské orgány rovněž potvrdily (viz 192.bod odůvodnění), že společnost Tirrenia ve skutečnosti použila z těchto prostředků pouze částku ve výši 630 600 EUR na modernizaci plavidla Clodia. Zbývající částka ve výši 11 421 300 EUR nebyla použita na zaplacení modernizace, ani nebyla vrácena státu. Nový vlastník oboru podnikání společnosti Tirrenia (tj. společnost CIN) musel nakonec uhradit modernizaci zbývajících lodí z vlastních prostředků (a tento závazek ve výši 11 421 300 EUR byl tudíž zohledněn také v ocenění, které vyhotovila společnost Banca Profilo). Itálie neprokázala, že tato likvidita byla poskytnuta za tržních podmínek. Společnost Tirrenia mimoto likviditu nevrátila, ani nepoužila k původnímu účelu (tj. zaplacení modernizace lodí) vyjma částky ve výši 630 600 EUR, která byla použita na modernizaci plavidla Clodia. Jelikož běžný účastník trhu by nemohl takovéto opatření využít, domnívá se Komise, že nutně poskytlo společnosti Tirrenia hospodářskou výhodu.

(414) Ovlivnění obchodu: z důvodů uvedených v 310.–311. bodě odůvodnění má Komise za to, že provedení tohoto opatření ve prospěch společnosti Tirrenia může ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

(415) Závěr: Komise vyvozuje závěr, že použití částky ve výši 11 421 300 EUR, která byla původně vyhrazena na modernizaci lodí, ze strany společnosti Tirrenia pro účely likvidity, jež umožnil zákon z roku 2010, představuje státní podporu pro společnost Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.4.2 Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace

(416) Jak je popsáno v 111. bodě odůvodnění, podle článku 1 zákona z roku 2010 jsou některé úkony a transakce v rámci privatizace skupiny Tirrenia popsané v čl. 19b odst. 1 až 15 legislativního nařízení č. 135/2009 (změněného s úpravami na zákon z roku 2009) osvobozeny od daní, jež jsou u těchto úkonů a transakcí obvykle splatné.

(417) Komise za prvé podotýká, že je nutné posoudit dva samostatné soubory převodů: 1) převody bývalých dceřiných společností společnosti Tirrenia – Caremar, Saremar a Toremar – ze společnosti Tirrenia (nyní v mimořádné správě) na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko a 2) převod oboru podnikání společnosti Tirrenia ze společnosti Tirrenia v mimořádné správě na společnost CIN. K daním, od nichž byly tyto převody osvobozeny, patří zejména poplatek za registraci, poplatek za zápis do katastru nemovitostí a za registraci hypotéky, kolkovné (dále společně jen „nepřímé daně“), DPH a daň z příjmů právnických osob. Příjemcem tohoto opatření podpory by byl prodávající, nabyvatel, nebo oba.

(418) Komise na začátku uznává, že převody na regiony nepodléhají dani z příjmů právnických osob (jelikož nebylo poskytnuto protiplnění) a DPH (která se podle vnitrostátních právních předpisů na tyto převody nevztahuje). Co se týká nepřímých daní, daně, které podle vnitrostátních právních předpisů mají hradit pouze nabyvatelé, měly uhradit regiony jednající v daném případě v rámci své působnosti v oblasti veřejných služeb, tj. jako státní subjekty. Jako takové se nepovažují za hospodářské podniky. Žádné z výše uvedených osvobození od daně nebude proto v tomto rozhodnutí blíže posouzeno.

(419) Komise také podotýká, že jelikož transakce, jako je prodej oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN, nepodléhají DPH ([146]), nemohlo toto osvobození od daně poskytnout společnosti Tirrenia s ohledem na DPH výhodu. Komise rovněž uvádí, že smlouva o prodeji oboru podnikání společnosti Tirrenia jednoznačně uvádí, že nabyvatel, tj. společnost CIN, musí uhradit veškeré daně, dávky a notářské poplatky související s transakcí, aniž by se odkazovalo na osvobození společnosti CIN od těchto daní. Komise proto vyvozuje závěr, že společnost CIN nemohla mít z tohoto opatření prospěch. Z těchto důvodů nebude žádné z výše uvedených osvobození od daně v tomto rozhodnutí blíže posouzeno.

(420) Komise proto v tomto kontextu posoudí pouze to, zda měla společnost Tirrenia (v mimořádné správě) prospěch z osvobození od poplatku za registraci, poplatků za zápis do katastru nemovitostí a registraci hypotéky a kolkovného („nepřímých daní“) u obou souborů převodů a z osvobození od daně z příjmů právnických osob u výnosů z převodu oboru podnikání společnosti Tirrenia na společnost CIN.

(421) Státní prostředky: osvobození od daní z podstaty věci znamená ušlé státní prostředky. Jelikož tato osvobození byla přiznána zákonem z roku 2010 (viz 111. bod odůvodnění písm. b)), lze je rovněž přičíst státu.

(422) Selektivita: jelikož osvobození od daní je přiznáno pouze transakcím a úkonům souvisejícím s privatizací bývalé skupiny Tirrenia, je selektivní. Itálie netvrdila ani neprokázala, že osvobození od daní není selektivní.

(423) Hospodářská výhoda: co se týká nepřímých daní, společnost Tirrenia byla osvobozena od jejich placení s ohledem na transakce a úkony související s oběma soubory převodů popsanými v 416. bodě odůvodnění (na regiony a společnost CIN), a měla tudíž prospěch z hospodářské výhody odpovídající daním běžně splatným u těchto druhů transakcí a úkonů podle vnitrostátních právních předpisů.

(424) Co se týká navíc převodu oboru podnikání společnosti Tirrenia na společnost CIN, Komise podotýká, že se tento převod uskutečnil za protiplnění (tj. ve výši 380 100 000 EUR), které poskytla společnost CIN. Výnosy z této transakce by proto normálně podléhaly dani z příjmů právnických osob. Osvobození od této daně představuje hospodářskou výhodu, jelikož výnosy z prodeje majetku nebo činnosti jsou u dotyčné společnosti obvykle zohledněny ve výpočtu daně z příjmů právnických osob. Komise poukazuje na skutečnost, že tento závěr není ovlivněn skutečností, že v této fázi nelze dosud určit, zda bude mít společnost Tirrenia v praxi prospěch z osvobození od daně z příjmů právnických osob, neboť dosud není jasné, zda bude v době úplné likvidace společnosti Tirrenia splatná nějaká daň z příjmů ([147]).

([146]) Podle výnosu prezidenta č. 633 ze dne 26. října 1972 se převody fungujících podniků nebo podnikatelských jednotek na jinou společnost nepovažují za dodávku zboží, a jsou proto osvobozeny od DPH.

([147]) Konkrétně v případě insolvenčního řízení, jako je řízení vztahující se na společnost Tirrenia v mimořádné správě, jsou příjmy stanoveny podle pravidel uvedených v článku 183 zákona o konsolidovaném základu daně z příjmů právnických osob. Podle tohoto ustanovení představují příjmy podniku za období od zahájení konkurzního řízení do jeho ukončení rozdíl mezi aktivy podniku na začátku řízení a zbytkovými aktivy na jeho konci. Před skončením řízení proto nelze předjímat, zda bude existovat daňová povinnost a v jaké výši. Jelikož likvidace společnosti Tirrenia v mimořádné správě dosud probíhá, nelze vyvodit závěr, zda bude vůbec splatná nějaká daň z příjmů.

(425) Ovlivnění obchodu: z důvodů uvedených v 310.–311. bodě odůvodnění má Komise za to, že osvobození společnosti Tirrenia od určitých daní, jak je popsáno výše, může ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

(426) Závěr: osvobození od i) nepřímých daní s ohledem na transakce a úkony související s převody společností Caremar, Saremar, Toremar a oboru podnikání společnosti Tirrenia na příslušné nabyvatele a od ii) daně z příjmů právnických osob s ohledem na výnosy z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN, jež byla přiznána zákonem z roku 2010, představují státní podporu společnosti Tirrenia.

7.1.4.3 Možnost použití prostředků fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity

(427) V rozhodnutích z roku 2011 a 2012 Komise zmínila možnost společností bývalé skupiny Tirrenia využít prostředky fondu FAS (viz 111. bod odůvodnění písm. c)) k uspokojení potřeb běžné likvidity. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však italské orgány objasnily, že prostředky fondu FAS nebyly míněny jako dodatečná vyrovnávací platba pro společnost Tirrenia (nebo některou jinou společnost z bývalé skupiny Tirrenia). Tyto prostředky byly místo toho poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za poskytování veřejných služeb společnostem bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto prostředky nepostačují. Ustanovení čl. 1 odst. 5b zákona z roku 2010 umožnilo regionům využít prostředky fondu FAS (nebo jejich část) pro řádnou vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb, a tudíž k zajištění kontinuity služeb námořní dopravy. Jinými slovy, toto opatření se týká pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za veřejné služby.

(428) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že prostředky fondu FAS jsou pouze zdrojem financování, který státu umožňuje hradit vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb (podle prodloužené původní úmluvy), a nepředstavují opatření, jež by mohla společnost Tirrenia využít nad rámec těchto vyrovnávacích plateb za veřejné služby. Jinými slovy, možnost využít prostředky fondu FAS nepředstavuje státní podporu společnosti Tirrenia, a nebude proto v tomto rozhodnutí blíže posouzena.

7.1.5 *Závěr ohledně existence podpory*

(429) Na základě výše popsaného posouzení Komise konstatuje, že:

— vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Tirrenia za provozování námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 a přednost v přístavu u těchto tras v rámci veřejných služeb v témže období představují státní podporu pro společnost Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a považují se za novou podporu,

— prodloužení podpory na záchranu od 28. srpna 2011 do 18. září 2012 představuje státní podporu společnosti Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

— přidělení nové úmluvy na období od 18. července 2012 do 18. července 2020 spojené s oborem podnikání společnosti Tirrenia a předností v přístavu společnosti CIN – včetně odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN – je v souladu se čtyřmi kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark, a nepředstavuje tudíž státní podporu pro společnost CIN ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

— využití finančních prostředků určených na modernizaci lodí pro účely likvidity ze strany společnosti Tirrenia, jak umožňuje zákon z roku 2010, představuje státní podporu pro společnost Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

— osvobození od i) nepřímých daní s ohledem na převody společností Caremar, Saremar, Toremar na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko a oboru podnikání společnosti Tirrenia na společnost CIN a od ii) daně z příjmů právnických osob s ohledem na výnosy z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN, jež byla přiznána zákonem z roku 2010, představují státní podporu společnosti Tirrenia, a

— možnost využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity stanovená v zákoně z roku 2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.2 **Zákonnost podpory**

(430) Všechna opatření spadající do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí byla zavedena před formálním schválením Komisí. Pokud tudíž nebyla tato opatření podpory vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 nebo z roku 2011, provedla je Itálie v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU ([148]).

7.3 **Slučitelnost podpory**

(431) Pokud výše uvedená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být jejich slučitelnost posouzena na základě výjimek stanovených v odstavcích 2 a 3 zmíněného článku a v čl. 106 odst. 2 SFEU.

7.3.1 *Prodloužení původní úmluvy mezi státem a skupinou Tirrenia*

7.3.1.1 Platná pravidla

(432) Jak již bylo uvedeno výše, prodloužení původní úmluvy od konce roku 2008 bylo provedeno následnými právními akty takto:

a) legislativním nařízením č. 207 ze dne 30. prosince 2008 (změněno na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009) byly původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009;

b) legislativním nařízením č. 135 ze dne 25. září 2009 (změněno na zákon z roku 2009) byly mimo jiné původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2010 do 30. září 2010 a

c) legislativním nařízením č. 125 ze dne 5. srpna 2010 (změněno na zákon z roku 2010) byly původní úmluvy dále prodlouženy od 1. října 2010 do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

(433) Komise v této souvislosti podotýká, že poskytnutí vyrovnávací platby za veřejné služby po prodloužení původních úmluv předchází vstupu rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v platnost. Balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011 – v článku 10 rozhodnutí z roku 2011 a odstavci 69 rámce z roku 2011 – však obsahuje pravidla, která umožňují jeho použití i na podporu, která byla udělena před vstupem balíčku týkajícího se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v platnost dne 31. ledna 2012. Konkrétně v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je v čl. 10 písm. b) stanoveno:

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

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

([148]) Italské orgány oznámily pouze (viz 4. bod odůvodnění) vyrovnávací platbu za veřejné služby poskytovanou podle nové úmluvy, s ohledem na niž Komise zjistila, že nepředstavuje státní podporu. Itálie rovněž tvrdila, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti Tirrenia po prodloužení původní úmluvy je slučitelná a je vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Komise posoudí, zda tomu tak skutečně je, v oddíle 7.3.1.

(435) Výše popsaná pravidla týkající se uplatňování rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 proto znamenají, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti Tirrenia v období prodloužení může být posouzena podle balíčku týkajícího se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Jsou-li splněny příslušné podmínky stanovené buď v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, nebo v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, je toto opatření podpory slučitelné s vnitřním trhem v celém období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 ([149]).

(436) Komise uvádí, že se rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, které vstoupilo v platnost dne 19. prosince 2005, i rozhodnutí z roku 2011 vztahují pouze na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za veřejné služby v případě námořních spojů na ostrovy, na nichž v průběhu dvou rozpočtových období bezprostředně předcházejících období, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 300 000 osob. V letech 2007, 2008 a 2009 však počet cestujících na třech z dvanácti tras (tj. Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres) provozovaných společností Tirrenia podle původní úmluvy, která byla prodloužena, překročil prahovou hodnotu ve výši 300 000 osob ročně ([150]). U těchto tří tras proto nemůže Komise posoudit slučitelnost vyrovnávací platby za veřejné služby udělené společnosti Tirrenia na základě prodloužení původní úmluvy do 18. července 2012 podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, ani na základě rozhodnutí z roku 2011.

(437) U těchto tří tras společnosti Tirrenia by proto slučitelnost vyrovnávací platby za veřejné služby udělené společnosti Tirrenia od roku 2009 do skončení procesu privatizace normálně spadala do oblasti působnosti rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Podle odstavce 9 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 však podpora poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu, kteří jsou v obtížích, musí být posouzena podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Společnosti Tirrenia bylo povoleno zahájit mimořádné správní řízení dne 5. srpna 2010 a dne 12. srpna 2010 byla prohlášena za insolventní, a v době prodloužení úmluvy podle zákona z roku 2010 již tudíž byla v obtížích ve smyslu bodu 10 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Byla proto poskytovatelem služeb obecného hospodářského zájmu, který je v obtížích, přinejmenším během části období prodloužení (od 12. srpna 2010 do jejího prodeje dne 18. července 2012).

(438) Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 ([151]) platné od 1. srpna 2014 se vztahují se zpětnou účinností na podporu poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu. Uvedené pokyny stanoví, že se slučitelnost podpory poskytnuté před 31. lednem 2012 (datem vstupu rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v platnost) poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu, kteří jsou v obtížích, posoudí podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 s výjimkou ustanovení odstavců 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60 ([152]). Pro celé období od 1. ledna 2009 do dokončení privatizace dne 18. července 2012 proto platí stejná pravidla.

(439) Jelikož tři předmětné trasy společnosti Tirrenia nespadají do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 a 2011, Komise z důvodu stručnosti a efektivnosti nejprve posoudí, zda vyrovnávací platba za veřejné služby udělená společnosti Tirrenia za provozování všech dvanácti námořních tras v období prodloužení splňuje podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, kromě podmínek stanovených v odstavcích 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60. Teprve po tomto prvním kroku Komise posoudí, zda je tatáž vyrovnávací platba (pouze u devíti tras nepřesahujících prahovou hodnotu 300 000 cestujících)

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

([150]) Komise podotýká, že ačkoli tyto tři trasy bývaly v rámci režimu veřejných služeb provozovány celoročně, postupně bylo toto omezeno na mimosezonu a v sezoně byly tyto trasy provozovány na komerční bázi (viz 34. bod odůvodnění). Jelikož však rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 i z roku 2011 odkazují na „roční počet“, nemůže Komise vyloučit počet cestujících přepravených v době, kdy je služba provozována na komerční bázi, jak uvedla Itálie.

([151]) Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

([152]) Viz bod 140 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.

případně slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, neboť toto rozhodnutí se týká podpory poskytnuté od 19. prosince 2005 do 31. ledna 2012 (viz 432. bod odůvodnění).

7.3.1.2 Skutečná služba obecného hospodářského zájmu podle článku 106 SFEU

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

(441) Posouzení, zda se jedná o skutečné služby obecného hospodářského zájmu, je nutno provést rovněž na základě sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (viz 325. a 342. bod odůvodnění), nařízení o námořní kabotáži (viz 327.–329. bod odůvodnění) a judikatury (viz 331.–332. bod odůvodnění). Komise proto musí pro období prodloužení posoudit:

1) zda existovala **poptávka uživatelů**;

2) zda nemohly tuto poptávku uspokojit účastníci trhu bez povinnosti uložené orgány veřejné správy (**existence selhání trhu**);

3) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (**co nejméně narušující přístup**).

(442) Komise podotýká, že dvanáct tras v rámci veřejné služby provozovaných společností Tirrenia v období prodloužení je stejných jako trasy, jimiž byla pověřena společnost CIN podle nové úmluvy. Komise mimoto již popsala a posoudila situaci v oblasti hospodářské soutěže na těchto trasách v období prodloužení. V tomto kontextu bude níže uvedené hodnocení vycházet z příslušných částí posouzení provedeného pro novou úmluvu a odkazovat na ně (viz oddíl 7.1.3.1).

(443) V tomto kontextu Komise za prvé připomíná (viz 152. bod odůvodnění), že Itálie uložila závazky veřejné služby stanovené v původní úmluvě především s cílem i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise již dospěla k závěru (viz 334. bod odůvodnění), že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu. Z výše popsaných důvodů (viz 335–336. bod odůvodnění) vyvozuje Komise závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení nákladních linek jako služeb obecného hospodářského zájmu.

(444) Dotyčné trasy byly v nezměněné podobě provozovány po mnoho let, tj. nejméně od vstupu původní úmluvy v platnost. Jedinými změnami v rozsahu služby v období prodloužení v porovnání se situací na konci roku 2008 (kdy měla původně skončit platnost původní úmluvy) byla omezení týkající se tras provozovaných v rámci režimu veřejné služby. Konkrétně:

— trasa v rámci veřejné služby Fiumicino – Arbatax byla od roku 2009 zrušena,

— trasa Fiumicino – Golfo Aranci (kterou společnost Tirrenia provozovala na komerční bázi) byla od roku 2009 zrušena,

— od roku 2010 bylo nutné provozovat trasu v rámci veřejné služby Neapol – Palermo v sezoně na komerční bázi, jelikož vyrovnávací platba za veřejné služby byla poskytována pouze pro provoz mimo sezonu.

(445) K doložení skutečné poptávky uživatelů po službách poskytly italské orgány podrobné statistické údaje, z nichž vyplývá, že v roce 2009, prvním roce prodloužení, přepravila společnost Tirrenia na dvanácti kombinovaných trasách společně v příslušných obdobích, na něž se vztahovaly závazky veřejné služby (tj. u dvou tras nikoli v sezoně), 1 181 768 cestujících, 276 391 osobních automobilů a téměř 3 miliony běžných metrů nákladu. V roce 2010 byly tyto údaje mírně nižší (viz 338. bod odůvodnění), rozdíl je však zapříčiněn především skutečností, že trasa Neapol – Palermo nebyla od roku 2010 v sezoně součástí závazku veřejné služby. Při opravě o tento rozdíl se čísla pro rok 2011 blíží číslům v roce 2009, což prokazuje, že agregovaná poptávka uživatelů byla značná a poměrně stálá.

(446) Jak je uvedeno výše (viz 339. bod odůvodnění), italské orgány předložily také podrobné statistické údaje pro období 2007–2018 na úrovni jednotlivých tras. Komise již prokázala (viz tabulka 4), že na každé z dotčených dvanácti tras existovala v roce 2010 značná poptávka uživatelů po kombinovaných službách i službách nákladní dopravy. Z téže analýzy pro roky 2009 a 2011 ([153]) nevyplývá, že by poptávka uživatelů po trajektové dopravě na dotyčných trasách zanikla.

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

(448) Jak je uvedeno výše (viz 342. bod odůvodnění), Komise musí také posoudit, zda by služba nebyla přiměřená, pokud by její poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených členským státem v rámci prodloužení původní úmluvy. Bod 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu uvádí, že *„posouzení Komise je omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevné chyby“*.

(449) Komise uvádí, že v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 nabízeli na některých trasách, které musela společnost Tirrenia provozovat na základě prodloužení původní úmluvy, služby trajektové dopravy i jiní provozovatele, ačkoli nikoli nutně celoročně a se stejnou četností. Komise již výše pro každou dotyčnou trasu posoudila (viz 343.–348. bod odůvodnění), zda byly služby nabízené jinými provozovateli rovnocenné službám, které musela společnost CIN poskytovat podle nové úmluvy. Komise připomíná, že toto posouzení vycházelo ze situace v oblasti hospodářské soutěže na těchto trasách v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012. Jelikož služby, které musí provozovat společnost CIN, jsou téměř totožné, pokud jde o obsluhované trasy, četnosti a technické požadavky, jako trasy, jež musela provozovat společnost Tirrenia v období prodloužení, platí závěr Komise (viz 348. bod odůvodnění), že tržní síly nepostačovaly k uspokojení potřeb veřejné služby, i pro společnost Tirrenia během celého období prodloužení. Na řadě tras byla společnost Tirrenia jediným provozovatelem, zatímco na jiných trasách nebyly služby poskytované ostatními provozovateli rovnocenné z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a neuspokojovaly proto v plném rozsahu potřeby veřejné služby, jež byly společnosti Tirrenia uloženy v původní úmluvě (která byla prodloužena).

(450) Vzhledem k plánované privatizaci a v zájmu zajištění kontinuity veřejných služeb, které byly provozovány podle původní úmluvy, se Itálie rozhodla prodloužit tuto úmluvu v nezměněné podobě (s omezenými výjimkami popsanými v 444. bodě odůvodnění a s výhradou změny v metodice výpočtu vyrovnávací platby, která platila od roku 2010). Komise uznává, že poptávka uživatelů (jak bylo popsáno výše, viz 445.–446. bod odůvodnění) nemohla být uspokojena uložením závazků veřejné služby vztahujících se na všechny provozovatele obsluhující dotyčné trasy. Na řadě tras je konkrétně společnost Tirrenia jediným provozovatelem (viz např. 345. bod odůvodnění), a pokud tomu tak není, nabídka ostatních provozovatelů nesplňuje (všechny) požadavky týkající se pravidelnosti, kontinuity a kvality. Provozování většiny (ne-li všech) tras, zejména mimo sezonu, je ztrátové, takže bez vyrovnávací platby za veřejné služby by pravděpodobně nebyly tyto trasy provozovány vůbec. K podobnému závěru dospěla ve své zprávě i společnost Ecorys (viz 98. bod odůvodnění). Komise mimoto uznává, že vzhledem k procesu privatizace společnosti Tirrenia bylo prodloužení stávající smlouvy o veřejné službě jediným způsobem, jak zaručit kontinuitu veřejných služeb do ukončení této privatizace.

(451) Komise proto vyvozuje závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení služeb svěřených společnosti Tirrenia jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyslovila v rozhodnutí z roku 2011 a 2012, jsou tudíž rozptýleny.

([153]) Kvůli stručnosti neuvádí Komise v tomto rozhodnutí podrobné údaje.

7.3.1.3 Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby

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

(453) Tyto akty musí stanovit zejména:

a) přesnou povahu závazku veřejné služby a dobu jeho trvání;

b) dotčený podnik a dotčené území;

c) povahu výhradních práv;

d) parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby;

e) opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.

(454) Ve svých rozhodnutích z roku 2011 a 2012 vyslovila Komise pochybnosti, zda pověřovací akt obsahoval zevrubný popis povahy závazků veřejné služby uložených společnosti Tirrenia v období prodloužení. Komise také zdůraznila, že pro období 2005–2008 nebyl přijat pětiletý plán, jak bylo stanoveno v původní úmluvě. Komise však také připomenula, že různé prvky pověření mohou být uvedeny v několika aktech, aniž by byla zpochybněna vhodnost vymezení těchto závazků. V období prodloužení zahrnoval pověřovací akt společnosti Tirrenia původní úmluvu (jak byla postupně pozměněna a prodloužena), pětileté plány, řadu rozhodnutí *ad hoc* přijatých italskými orgány, směrnici CIPE a zákon z roku 2009.

(455) Komise v této souvislosti nejprve uvádí, že původní úmluva (postupně změněná), která je základem pověřovacího aktu společnosti Tirrenia, zůstala platná v celém rozsahu až do dokončení privatizace, a to na základě řady legislativních nařízení (viz 432. bod odůvodnění). Tyto dokumenty upřesňují, že společnost Tirrenia je pověřena závazky veřejné služby až do skončení její privatizace.

(456) Podle původní úmluvy upřesňují pětileté plány trasy a přístavy, které mají být obsluhovány, typ a kapacitu plavidel, která se mají na dotyčných námořních spojích používat, četnost služby a jízdné, jež má být hrazeno, včetně dotovaného jízdného, zejména pro obyvatele ostrovních regionů. Ačkoli plán na období 2005–2008 nebyl oficiálně přijat, plán na období 2000–2004 (schválený ministerskou vyhláškou ze dne 20. září 2001) platil i nadále s výhradou řady změn *ad hoc* (viz 33. bod odůvodnění), o nichž rozhodla vláda (obvykle ministr nebo mezi meziresortní konference ([154])). Tyto změny zejména postupně omezovaly rozsah závazků veřejné služby (např. zrušení určitých tras, včetně změn popsaných v 444. bodě odůvodnění), ačkoli většina povinností podle plánu na období 2000–2004 (který plně zohledňuje závazky, jež Itálie přijala v rámci rozhodnutí z roku 2001) zůstala v nezměněné podobě. Dokud tudíž nebylo rozhodnuto o změně konkrétního prvku (např. trasa, četnost, typ plavidla) plánu na období 2000–2004, platila v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 i nadále ustanovení zmíněného plánu v plném rozsahu. Před rokem 2009 byl původní ceník jízdného stanovený v původní úmluvě pozměněn řadou následných aktů. Během celého období prodloužení však nebyly vydány žádné meziministerské vyhlášky za účelem další změny jízdného, které účtují společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia. Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že závazky veřejné služby, které musela společnost Tirrenia plnit v období prodloužení, byly vymezeny dostatečně jasně.

(457) Komise již v 239. a 240. bodě odůvodnění rozhodnutí z roku 2011 uvedla, že parametry potřebné pro výpočet výše vyrovnávací platby byly stanoveny předem a jsou jednoznačně popsány. Pro rok 2009 konkrétně původní úmluva (viz 38.–40. bod odůvodnění) obsahuje úplný a přesný seznam nákladových prvků, které je třeba vzít v úvahu, jakož i metodiku výpočtu návratnosti investovaného kapitálu pro provozovatele. Pro období od 1. ledna 2010 do 18. července 2012 je příslušná metodika stanovena ve směrnici CIPE (viz 41. bod odůvodnění a následující body). Směrnice CIPE konkrétně popisuje podrobně nákladové prvky, k nimž se přihlíží, a návratnost investovaného kapitálu. Zákon z roku 2009 stanoví maximální částku vyrovnávací platby ve výši 72 685 642 EUR, která se

([154]) S ohledem na předmětná rozhodnutí je tato konference složena z ministerstva infrastruktury a dopravy, ministerstva hospodářství a financí a ministerstva hospodářského rozvoje.

uplatňuje od roku 2010. Původní úmluva rovněž stanovila, že se vyrovnávací platba vyplácí ve splátkách, a zajišťovala, aby byla vyrovnávací platba založena na skutečných nákladech a příjmech vzniklých v souvislosti s poskytováním veřejné služby. Takto bylo možné zjistit nadměrnou náhradu a snadno jí zamezit. Stát mohl případně získat nadměrnou vyrovnávací platbu od společnosti Tirrenia zpět.

(458) Komise se na tomto základě domnívá, že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazků veřejné služby, dobu trvání, dotčený podnik a dotčené území, parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby a opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrní platby, jak se vyžaduje v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7.3.1.4 Doba trvání pověření

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

(460) Itálie tvrdila, že doba prodloužení je v souladu s dobou potřebnou k odpisu nejvýznamnějších aktiv používaných k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Celková doba platnosti původní úmluvy, která byla prodloužena, činí o něco více než 23,5 roku. Plavidla používaná společností Tirrenia k provozování veřejné služby mají dobu životnosti ([155]) 30 let (u motorových trajektů) a 20 let (u vysokorychlostních plavidel pro přepravu osob) a jsou v tomto období odepsána. Itálie také připomenula, že prodloužení od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 bylo nezbytné k zajištění kontinuity veřejné služby do ukončení privatizace.

(461) Na základě výše uvedených úvah vyvozuje Komise závěr, že doba trvání pověření je dostatečně odůvodněná, a je proto dodržen odstavec 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7.3.1.5 Soulad se směrnicí Komise 2006/111/ES ([156])

(462) Podle odstavce 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se „podpora považuje za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pouze pokud podnik v příslušném případě splňuje požadavky směrnice 2006/111/ES".

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

(464) Itálie připomenula, že článek 4 rozhodnutí z roku 2001 vyžadoval, aby společnost Tirrenia začala od 1. ledna 2001 sestavovat pro každou trasu samostatné účetní závěrky. Obdobně se v čl. 1 odst. 4 rozhodnutí z roku 2004 vyžadovalo, aby společnost Adriatica (která se v roce 2014 spojila se společností Tirrenia) vedla od 1. ledna 2004 oddělené účetnictví pro každou svou trasu. V rámci rozhodnutí z roku 2001 a na žádost Komise vypracovala společnost PriceWaterhouseCoopers (dále jen „PWC") studii reprodukující analytické účetní závěrky společnosti Tirrenia za období 1992–1999. V této souvislosti vydala společnost PWC stanovisko potvrzující, že metodika použitá k sestavení těchto závěrek byla vhodná a v souladu s platnou účetní praxí. Podle Itálie sestavovaly společnosti Tirrenia a Adriatica své analytické účetní závěrky i nadále na tomto základě, a dodržovaly tudíž požadavky stanovené v rozhodnutích z roku 2001 a 2004. Pro posuzované období předložila Itálie jako důkaz také účetní závěrky společnosti Tirrenia pro jednotlivé trasy za roky 2009, 2010 a 2011.

([155]) Viz rozhodnutí ze dne 30. prosince 2004 přijaté meziresortní konferencí. Tímto rozhodnutím byla prodloužena původně stanovená doba odpisu z dvaceti na třicet let u motorových trajektů a z patnácti na dvacet let u vysokorychlostních plavidel pro přepravu osob.

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

(465) Pro rok 2012 vypracovala společnost CIN účetní závěrky pro jednotlivé trasy od okamžiku, kdy zahájila provozování služby (v souladu se svými povinnostmi podle nové úmluvy). Kvůli blížícímu se dokončení privatizace nesestavil mimořádný komisař tyto účetní závěrky za období od 1. ledna 2012 do 18. července 2012. Mimořádný komisař však předložil ministerstvu hospodářského rozvoje celkové čtvrtletní výkazy za celý rok 2012. Italské orgány předložily tyto výkazy jako důkaz. Komise se domnívá, že tyto výkazy postačují k prokázání toho, že vyrovnávací platba za veřejné služby udělená společnosti Tirrenia v mimořádné správě nepokrývala plně čisté náklady veřejné služby, a tudíž vylučovala rovněž případné křížové subvencování (viz také 472. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že proto bylo dosaženo dvou hlavních cílů odděleného účetnictví, tj. zamezit nadměrné vyrovnávací platbě a křížovému subvencování.

(466) Na základě výše uvedených skutečností a vzhledem k zvláštní situaci privatizace vyvozuje Komise závěr, že byly splněny požadavky stanovené v odstavcích 18 a 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7.3.1.6 Výše vyrovnávací platby

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

(468) Jelikož v daném případě představuje přinejmenším část vyrovnávací platby protiprávní podporu poskytnutou před jeho vstupem v platnost ([157]), odstavec 69 rámce z roku 2011 konkrétně stanoví, že pro účely posouzení státní podpory se nevyžaduje použití metodiky čistých ušetřených nákladů. Místo toho lze použít jiné způsoby výpočtu čistých nákladů nezbytných k plnění závazků veřejné služby, jako je metoda založená na přidělování nákladů. Podle této metody se čisté náklady vypočítají jako rozdíl mezi náklady a příjmy souvisejícími s plněním závazků veřejné služby, jak je uvedeno a odhadnuto v pověřovacím aktu. V odstavcích 28 až 38 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je podrobně popsán způsob použití této metody.

(469) Ve svých rozhodnutích z roku 2011 a 2012 nemohla Komise dospět k závěru, zda je výše vyrovnávací platby přiměřená, neboť měla dosud pochybnosti ohledně hodnocení některých veřejných služeb svěřených společnosti Tirrenia jakožto skutečných služeb obecného hospodářského zájmu. Tyto pochybnosti byly projednány v oddíle 7.3.1.2. Komise však vyslovila pochybnosti rovněž ohledně rizikové prémie ve výši 6,5 %, která se uplatňovala od roku 2010. Komise měla zejména pochybnosti o tom, zda tato prémie odráží náležitou úroveň rizika, jelikož se zjevně nezdálo, že společnost Tirrenia převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb.

(470) Komise v této souvislosti připomíná, že v rozhodnutí z roku 2011 zastávala předběžně názor, že společnost Tirrenia mohla dostávat nadměrnou náhradu za plnění úkolů veřejné služby pouze od roku 2010. Třebaže Komise nevyslovila takovéto pochybnosti s ohledem na rok 2009, poskytly italské orgány výpočet výše vyrovnávací platby za rok 2009 (tj. 80 milionů EUR), která byla určena podle metodiky stanovené v původní úmluvě. Je třeba uvést, že společnost Tirrenia požadovala částku ve výši přibližně 93,1 milionu EUR, Itálie však některé náklady zamítla, jelikož podle této metodiky nebyly způsobilé. Komise na tomto základě vyvozuje závěr, že společnost Tirrenia neobdržela v roce 2009 nadměrnou vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby.

(471) Od roku 2010 se v zásadě uplatňovala riziková prémie ve výši 6,5 % ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce s použitím WACC. Jak však již bylo uvedeno výše (viz 362. bod odůvodnění), Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto výpočet zjednodušit použitím paušální sazby ve výši 6,5 % jako návratnosti kapitálu. Itálie rovněž poukázala na skutečnost, že kvůli své složité finanční situaci musela společnost Tirrenia dne 5. srpna 2010 vstoupit do mimořádné správy. Podle Itálie nebylo možné pokrýt plně čisté náklady (tj. náklady minus příjmy) na veřejnou službu s maximální částkou vyrovnávací platby stanovenou v zákoně z roku 2009. Společnost Tirrenia proto nedosáhla v období od 1. ledna 2010 do 18. července 2012 žádné návratnosti kapitálu.

([157]) Jak je uvedeno v 436. bodě odůvodnění. Nezákonnost podpory poskytnuté s ohledem na ostatní trasy bude blíže posouzena v oddíle 7.3.1.8.

(472) Na základě účetních závěrek pro jednotlivé trasy, které předložily italské orgány, mohla Komise ověřit, že v roce 2010 i v roce 2011 překročily čisté náklady veřejných služeb (bez přihlédnutí k návratnosti kapitálu) provozovaných společností Tirrenia maximální částku vyrovnávací platby ve výši 72 685 642 EUR. Společnost Tirrenia proto v těchto letech skutečně nedosáhla žádné návratnosti kapitálu. Pro první pololetí roku 2012 čtvrtletní účetní výkazy vyhotovené mimořádným komisařem jednoznačně prokazují, že i po zohlednění poměrné části maximální výše vyrovnávací platby stanovené zákonem z roku 2009 byl hospodářský výsledek ([158]) (tj. před mimořádnými náklady) společnosti Tirrenia záporný. Lze tudíž vyvodit závěr, že i v období od 1. ledna 2010 do 18. července 2012 nedocílila společnost Tirrenia návratnosti kapitálu. Komise závěrem uvádí, že v období prodloužení původní úmluvy neobdržela společnost Tirrenia celkově nadměrnou vyrovnávací platbu.

(473) V odstavci 49 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se vyžaduje, aby členské státy zajistily, že vyrovnávací platba udělená za poskytování služby obecného hospodářského zájmu nevede k tomu, že podniky dostávají nadměrnou vyrovnávací platbu (jak je definována v odstavci 47 zmíněného rámce). Členské státy musí mimo jiné na žádost Komise tuto skutečnost doložit. Musí rovněž provádět pravidelné kontroly nebo zajistit provádění takových kontrol na konci doby pověření a v každém případě v intervalech nepřesahujících tři roky. V tomto ohledu Komise uvádí, že italské orgány předložily požadované důkazy, jak je popsáno výše (viz 464.–465. bod odůvodnění). Společnost Tirrenia předkládala každoročně účetní závěrky pro jednotlivé trasy ministerstvu vykonávajícímu dohled, aby mohlo přezkoumat výši vyrovnávací platby. Komise navíc připomíná, že vyrovnávací platba je vyplácena ve splátkách (viz 36. bod odůvodnění) a že poslední splátka je provedena na základě skutečných nákladů a příjmů v daném roce. To zajišťuje, aby výše vyrovnávací částky nepřesahovala čisté náklady služby (k nimž je v zásadě připočtena návratnost kapitálu, třebaže v praxi tomu tak v posuzovaném období nebylo). Komise pro úplnost uvádí, že od 5. srpna 2010 poskytovala přítomnost mimořádného správce ustanoveného italským státem další záruku, že nebude vyplacena nadměrná vyrovnávací platba. Komise se domnívá, že tato opatření postačují k zamezení a odhalení případné nadměrné vyrovnávací platby.

(474) Na základě výše popsaných prvků (viz 467–473. bod odůvodnění) vyvozuje Komise závěr, že jsou splněny použitelné požadavky stanovené v oddíle 2.8 (Výše vyrovnávací platby) rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7.3.1.7 Přednost v přístavu

(475) V čl. 19b odst. 21 zákona z roku 2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zaručení územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společnostem bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia. Pokud by společnosti pověřené závazky veřejné služby neměly v přístavu přednost, musely by (někdy) před dokováním čekat, což by způsobilo zpoždění, jež maří účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrova v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Jelikož v původní (prodloužené) úmluvě jsou v případě tras v rámci veřejné služby uloženy povinnosti týkající se konkrétních časů odjezdu, pomáhá přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby dodržet uložené závazky veřejné služby.

(476) Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření je provedeno s cílem umožnit společnosti Tirrenia plnění závazků veřejné služby, které představují skutečné služby obecného hospodářského zájmu (viz 449. bod odůvodnění). Italské orgány mimoto potvrdily, že se přednost v přístavu vztahuje pouze na služby poskytované v režimu veřejných služeb (a nikoli například v případě, že společnost Tirrenia provozuje v sezoně trasy na komerční bázi). Komise již podrobně posoudila (viz 440.–474. bod odůvodnění) slučitelnost služeb obecného hospodářského zájmu a související vyrovnávací platby pro společnost Tirrenia v době prodloužení původní úmluvy. Komise se tudíž domnívá, že posouzení slučitelnosti přednosti v přístavu lze omezit na zjištění, zda mohlo toto opatření vést k nadměrné náhradě.

([158]) Tato část výsledku vyplývá téměř zcela z provozování veřejné služby, neboť v období od 1. ledna do 30. června 2012 vykonávala společnost Tirrenia stěží nějaké komerční činnosti. Případné zisky nebo ztráty např. z prodeje aktiv nesouvisejících s veřejnou službou byly tudíž vykázány v mimořádných výsledcích.

(477) Komise bere na vědomí argumenty předložené Itálií, že by případná peněžní výhoda plynoucí z přednosti v přístavu byla omezená (viz 191. bod odůvodnění). Omezené by proto bylo rovněž riziko nadměrné náhrady plynoucí z tohoto opatření. Pokud by toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevily by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Kontroly nadměrné vyrovnávací platby, které se vztahovaly na společnost Tirrenia, jak je popsáno výše (viz oddíl 7.3.1.6), jsou tudíž schopné odhalit možnou nadměrnou vyrovnávací platbu vyplývající z přednosti v přístavu.

(478) Komise proto závěrem uvádí, že přednost v přístavu, která je neoddělitelně spojena se službami obecného hospodářského zájmu poskytovanými společností Tirrenia, je rovněž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7.3.1.8 Soulad s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005

(479) Jak bylo objasněno výše (viz 436. bod odůvodnění), průměrný roční počet cestujících v průběhu dvou rozpočtových let bezprostředně předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, na trasách Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres převýšil 300 000 osob. U zbývajících devíti tras ([159]) provozovaných společností Tirrenia podle původní úmluvy, která byla prodloužena, k překročení této prahové hodnoty nedošlo. U těchto devíti tras je proto splněn požadavek stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. c) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Komise se mimoto domnívá, že je splněno rovněž ustanovení čl. 2 odst. 2 rozhodnutí z roku 2005, které vyžaduje dodržení nařízení o námořní kabotáži ([160]). Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že zbývajících devět tras lze posoudit podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(480) Komise již výše konstatovala (viz oddíl 7.3.1.3), že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazků veřejné služby, doby trvání, dotčeného podniku a dotčeného území, parametrů pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby a rovněž opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. S ohledem na zbývajících devět tras je proto dodržen článek 4 (Pověření) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(481) Komise také dospěla k závěru (viz oddíl 7.3.1.6), že společnost Tirrenia neobdržela v období prodloužení původní úmluvy nadměrnou vyrovnávací platbu a že italské orgány prováděly pravidelné kontroly s cílem zabránit vyplácení nadměrné náhrady společnosti Tirrenia. Komise na tomto základě konstatuje, že u zbývajících devíti tras jsou dodrženy také článek 5 (Vyrovnávací platba) a článek 6 (Kontrola nadměrného vyrovnání) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(482) Vzhledem k neoddělitelnému spojení s provozováním veřejné služby a s ohledem na výše uvedené posouzení (viz oddíl 7.3.1.7) splňuje i přednost v přístavu přiznaná při provozování devíti zbývajících tras rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

7.3.1.9 Závěr

(483) Na základě posouzení uvedeného v 432.–474. bodě odůvodnění vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Tirrenia za poskytování služeb námořní dopravy, na něž se vztahovalo prodloužení původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012, splňuje platné podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a je proto slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.

([159]) Z důvodu jasnosti se uvádí, že se jedná o kombinované trasy Janov – Olbia – Arbatax, Civitavecchia – Cagliari – Arbatax, Neapol – Cagliari, Palermo – Cagliari, Trapani – Cagliari, Termoli – ostrovy Tremiti a nákladní linky Livorno – Cagliari, Neapol – Cagliari a Ravenna – Katánie.

([160]) Komise v této souvislosti připomíná, že u těchto devíti tras bylo zjištěno, že představují skutečné služby obecného hospodářského zájmu (viz oddíl 7.3.1.2) a splňují požadavky na závazky veřejné služby stanovené v nařízení o námořní kabotáži. Komise uznala rovněž prodloužení původní úmluvy se společností Tirrenia vzhledem k procesu privatizace této společnosti, a její odůvodněné stanovisko ze dne 21. června 2012 se proto společnosti Tirrenia netýkalo (viz 121. bod odůvodnění).

(484) Na základě hodnocení uvedeného v 479.–481. bodě odůvodnění, že vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Tirrenia a přednost v přístavu při provozování devíti tras ([161]) v období prodloužení jsou rovněž slučitelné s vnitřním trhem, jsou vyňaty z povinnosti předchozího oznámení podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

7.3.2 *Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Tirrenia*

(485) Podle rozhodnutí z roku 2010 byla podpora na záchranu společnosti Tirrenia, pokud je omezena na období šesti měsíců, jež uplynulo dne 28. srpna 2011, slučitelná s vnitřním trhem. V souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 však musela Itálie předložit Komisi do šesti měsíců buď i) doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla ukončena, nebo ii) plán restrukturalizace (či likvidace).

(486) Záruka byla uplatněna dne 11. července 2011 a společnost Tirrenia vrátila celou dlužnou částku státu teprve dne 18. září 2012 (viz 59. bod odůvodnění). Itálie tudíž nemohla předložit doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla ukončena, ve lhůtě šesti měsíců, která uplynula dne 28. srpna 2011.

(487) Podle informací poskytnutých Itálií (viz oddíl 4.2) v průběhu formálního vyšetřovacího řízení byl plán likvidace společnosti Tirrenia k dispozici na internetových stránkách společnosti Tirrenia v mimořádné správě před uplynutím šestiměsíční lhůty stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Itálie rovněž tvrdí, že Komise byla průběžně informována o pokroku privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia.

(488) Informace ve spisu Komise potvrzují, že italské orgány Komisi skutečně průběžně informovaly o probíhající privatizaci oboru podnikání společnosti Tirrenia. Itálie také potvrdila záměr společnosti Tirrenia splatit podporu na záchranu před uplynutím šestiměsíční lhůty z výnosů z této privatizace. Italské orgány však nepředložily Komisi formálně plán restrukturalizace nebo likvidace. Komisi nebylo v té době známo, že plán likvidace byl zveřejněn na internetových stránkách společnosti Tirrenia v mimořádné správě. Skutečnost, že Komise byla informována o pokroku privatizace oboru podnikání společnosti Tirrenia, nemůže mimoto nahradit formální předložení plánu likvidace. Komise musí mít zejména možnost posoudit, zda plán likvidace splňuje pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, a měl by být tudíž Itálií formálně předložen.

(489) Komise navíc uvádí, že dne 5. října 2011 zaslala dopis, v němž Itálii požádala, aby potvrdila, že splnila požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a rozhodnutí z roku 2010. Dne 28. listopadu 2011 zaslala Komise Itálii upomínku a odpověď italských orgánů obdržela dne 12. prosince 2011. Co se proto týká Komise, do posledně uvedeného dne (a tudíž po uplynutí šestiměsíční lhůty) nepředložila Itálie buď i) doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla ukončena, nebo ii) plán restrukturalizace (či likvidace).

(490) Ve své odpovědi na dopis Komise ze dne 5. října 2011 Itálie potvrdila, že záměrem bylo splatit příslušnou částku přede dnem 28. srpna 2011, proces privatizace se však zdržel kvůli nutnosti získat od Komise souhlas s fúzí. Jelikož pro navrácení podpory státu byly zapotřebí výnosy z privatizace, nemohlo tudíž k splacení dojít před uplynutím lhůty dne 28. srpna 2011. Komise podotýká, že ve svém dopise ze dne 12. prosince 2011 neodkázaly italské orgány vůbec na plán likvidace společnosti Tirrenia, který byl podle jejich pozdějších podání veřejně dostupný přede dnem 28. srpna 2011. Itálie se místo toho pouze pokoušela vysvětlit, proč nebylo možné splacení před uplynutím šestiměsíční lhůty. Pokud by však italské orgány předložily Komisi plán restrukturalizace nebo likvidace přede dnem 28. srpna 2011, nemusely by takovéto vysvětlení podávat. Komise to pokládá za další důkaz toho, že Itálie nepředložila plán restrukturalizace nebo likvidace v požadované šestiměsíční lhůtě.

([161]) Přesné trasy viz pozn. pod čarou č. 159.

(491) I když byla Komise informována o procesu privatizace, nikoli však o podrobném plánu likvidace, nesplnila Itálie vzhledem k výše uvedeným skutečnostem svůj závazek stanovený v rozhodnutí z roku 2010, a to předložit Komisi plán restrukturalizace (nebo likvidace) do šesti měsíců od schválení podpory na záchranu. Od uplynutí šestiměsíční lhůty dne 28. srpna 2011 je proto třeba podporu na záchranu pokládat za protiprávní a neslučitelnou podporu. Komise se domnívá, že nezákonné prodloužení podpory na záchranu nelze považovat za slučitelné z jiných důvodů, jelikož nesplňuje příslušné podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, ani podmínky uvedené v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([162]).

(492) V daném případě Komise uvádí, že nezákonně prodloužená podpora na záchranu nebyla poskytnuta na skutečnou a správně vymezenou službu obecného hospodářského zájmu, jak vyžaduje odstavec 12 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Společnost Tirrenia již obdržela vyrovnávací platbu za provozování veřejných služeb podle původní úmluvy (která byla prodloužena), zatímco podpora na záchranu byla oznámena a schválena jako dočasné opatření podpory na záchranu, a nikoli jako vyrovnávací platba za poskytování služby obecného hospodářského zájmu. Nelze ji proto prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(493) Komise v této souvislosti hodnotí kladně skutečnost, že společnost Tirrenia v mimořádné správě vrátila dne 18. září 2012 částku ve výši 25 852 548,93 EUR. Tato platba přesahovala částku ve výši 25 203 063,89 EUR, kterou dlužila státu ke dni 11. července 2011. Jelikož se však nezákonně prodloužená podpora na záchranu považuje za neslučitelnou, musí splátka zahrnovat přinejmenším částku odpovídající platné úrokové sazbě pro navrácení podpory. Pokud úroky uhrazené společností Tirrenia v mimořádné správě nepostačují, je nutné vymáhat zbývající částku úroků.

7.3.3 *Možné využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity*

(494) Jelikož možné využití prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být jeho slučitelnost posouzena na základě výjimek stanovených v odstavcích 2 a 3 zmíněného článku a v čl. 106 odst. 2 SFEU.

(495) Komise podotýká, že se společnost Tirrenia považuje za podnik v obtížích nejméně od 5. srpna 2010, což je datum, k němuž bylo povoleno zahájení mimořádného správního řízení. K témuž dni bylo přijato legislativní nařízení umožňující využití opatření. Pokud je Komisi známo, finanční prostředky byly poprvé použity pro účely likvidity dne 12. srpna 2010, kdy Banca Carige použila částku ve výši 4 657 005,35 EUR k započtení dvou pohledávek vůči společnosti Tirrenia (viz 110. bod odůvodnění). Toto opatření je proto nutno v zásadě posoudit podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(496) I když bylo toto opatření provedeno před vstupem pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 v platnost dne 1. srpna 2014, podle bodu 139 těchto pokynů musí Komise při posuzování podpory poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu, kteří jsou v obtížích, jako je společnost Tirrenia, použít ustanovení kapitoly 5 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 bez ohledu na datum poskytnutí dotyčné podpory.

(497) Komise podotýká, že možné využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity Itálie nikdy neoznámila, na rozdíl od opatření podpory na záchranu, která byla schválena v rozhodnutí ze dne 2010. Společnost Tirrenia každopádně nevrátila státu finanční prostředky na modernizaci lodí použité pro účely likvidity v šestiměsíční lhůtě stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014. Jak je uvedeno výše (viz oddíl 7.3.2), Itálie nepředložila Komisi plán restrukturalizace nebo likvidace společnosti Tirrenia. Komise proto vyvozuje závěr, že využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity nelze považovat za slučitelnou podporu na restrukturalizaci podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.

([162]) I když byla tato podpora poskytnuta před vstupem pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 v platnost, podle bodu 139 těchto pokynů musí Komise při zkoumání podpory poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu v obtížích, jako je společnost Tirrenia, uplatňovat ustanovení pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 bez ohledu na datum poskytnutí podpory. Při posuzování slučitelnosti podpory poskytnuté provozovatelům služeb obecného hospodářského zájmu v obtížích před 31. lednem 2012 podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 se tato podpora považuje za slučitelnou s vnitřním trhem tehdy, je-li v souladu s ustanoveními rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 vyjma odstavců 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

(498) Pokud podle odstavce 9 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 posuzuje Komise slučitelnost podpory poskytnuté provozovatelům služeb obecného hospodářského zájmu v obtížích před 31. lednem 2012 podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014, považuje se tato podpora za slučitelnou s vnitřním trhem tehdy, je-li v souladu s ustanoveními rámce pro služby obecného hospodářského zájmu vyjma odstavců 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60 ([163]).

(499) Komise v daném případě uvádí, že na základě tohoto opatření mohla společnost Tirrenia využít finanční prostředky k uspokojení potřeb likvidity pouze dočasně. Společnost Tirrenia musela tyto vyhrazené finanční prostředky doplnit, aby je bylo možné použít k původnímu účelu, tj. zaplatit potřebnou modernizaci lodí společnosti Tirrenia. Tato modernizace byla nezbytná k splnění nových mezinárodních bezpečnostních norem, a byla tudíž rozhodujícím faktorem pro dostupnost lodí společnosti Tirrenia pro plnění závazků veřejné služby. V praxi však společnost Tirrenia výše uvedený požadavek nedodržela a zaplatila pouze modernizaci plavidla Clodia. Modernizaci ostatních dotčených lodí proto musela uhradit společnost CIN z vlastních prostředků. I kdyby tudíž toto opatření představovalo vyrovnávací platbu za veřejné služby, což Itálie neprokázala, měla společnost Tirrenia v důsledku nedoplnění finančních prostředků na zaplacení modernizace lodí ([164]) a jejich nevrácení státu fakticky prospěch z neslučitelné nadměrné vyrovnávací platby. Komise se proto domnívá, že toto opatření nelze prohlásit za slučitelné na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(500) Komise pro úplnost uvádí, že se na toto opatření nevztahují ani výjimky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. a), b), d) a e) SFEU.

(501) Komise proto vyvozuje závěr, že částka ve výši 11 421 300 EUR ([165]), která nebyla použita na uhrazení modernizace lodí, ani nebyla vrácena státu, představuje provozní podporu snižující náklady, jež by společnost Tirrenia musela jinak uhradit z vlastních prostředků, a je tudíž neslučitelná s vnitřním trhem ([166]). Komise podotýká, že příjemce měl tuto podporu ve skutečnosti k dispozici ode dne vstupu zákona z roku 2010 v platnost, tj. od 6. října 2010.

7.3.4 *Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace*

(502) Komise dospěla výše k závěru (viz 416.–426. bod odůvodnění), že osvobození od i) nepřímých daní s ohledem na transakce a úkony související s převody společností Caremar, Saremar, Toremar a oboru podnikání společnosti Tirrenia na příslušné nabyvatele a od ii) daně z příjmů právnických osob s ohledem na výnosy z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN, která byla přiznána zákonem z roku 2010, představují státní podporu společnosti Tirrenia.

(503) V obou případech se podpora rovná dani běžně splatné u těchto druhů transakcí. Slučitelnost této státní podpory musí být proto posouzena na základě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU a čl. 106 odst. 2 SFEU.

(504) Komise se domnívá, že žádné z těchto osvobození nelze považovat za slučitelné na základě některé z výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU.

(505) K převodu oboru podnikání společnosti Tirrenia na společnost CIN Komise navíc podotýká, že v době přijetí tohoto rozhodnutí společnost Tirrenia v mimořádné správě již neprovozuje službu obecného hospodářského zájmu. Nelze tudíž uplatnit ani důvody slučitelnosti stanovené v čl. 106 odst. 2 SFEU.

(506) Co se týká převodů na regiony, Komise uvádí, že podpora poskytnutá prostřednictvím tohoto osvobození od daně představuje jednorázové opatření související s převodem majetku za účelem reorganizace a následné privatizace skupiny Tirrenia. Komise se tudíž domnívá, že není neoddělitelně spojeno se službami obecného hospodářského zájmu poskytovanými společností Tirrenia, a nemělo by být proto posouzeno na stejném základě slučitelnosti. Toto osvobození skutečně nesouvisí s provozováním služeb obecného hospodářského zájmu stanovených v původní úmluvě, která byla v platnosti v době uskutečnění převodů (listopad 2009). Rovněž u těchto převodů nelze tudíž uplatnit důvody slučitelnosti stanovené v čl. 106 odst. 2 SFEU.

([163]) Viz bod 140 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.

([164]) Kromě modernizace plavidla Clodia, kterou zaplatila společnost Tirrenia.

([165]) Jak je uvedeno v 192. bodě odůvodnění, z částky ve výši 12 051 900 EUR přidělené na provedení modernizace lodí potřebné k splnění mezinárodních bezpečnostních norem použila společnost Tirrenia ve skutečnosti pouze částku ve výši 630 600 EUR na zaplacení modernizace plavidla Clodia.

([166]) Rozsudek ve věci Francie v. Komise, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, bod 41.

(507) Komise proto vyvozuje závěr, že osvobození společnosti Tirrenia od daní představuje provozní podporu snižující náklady, které by společnost Tirrenia v mimořádné správě musela jinak uhradit z vlastních prostředků, a je tudíž neslučitelné s vnitřním trhem ([167]).

7.3.5 *Závěr ohledně slučitelnosti podpory*

(508) Na základě výše uvedeného posouzení Komise konstatuje, že:

— vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Tirrenia a přednost v přístavu při provozování námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU, rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a u devíti ([168]) z celkem dvanácti tras rovněž podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005,

— podpora na záchranu společnosti Tirrenia byla nezákonně prodloužena v období od 11. července 2011 do 18. září 2012 (kdy byla splacena) a není slučitelná s vnitřním trhem,

— využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity představuje provozní podporu pro společnost Tirrenia. Tato podpora není slučitelná s vnitřním trhem,

— osvobození společnosti Tirrenia od nepřímých daní u transakcí a úkonů souvisejících s převodem společností Caremar, Saremar a Toremar a oborem podnikání společnosti Tirrenia na příslušné nabyvatele představuje neslučitelnou provozní podporu pro společnost Tirrenia. Osvobození společnosti Tirrenia od daně z příjmů právnických osob s ohledem na výnosy z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN rovněž představuje neslučitelnou provozní podporu pro společnost Tirrenia.

7.4 **Reakce na podání společnosti Grimaldi**

(509) Jak je popsáno výše (viz oddíl 6), společnost Grimaldi předložila Komisi a italským orgánům řadu podání. Tato podání byla učiněna po uplynutí lhůt stanovených pro vyjádření třetích stran k rozhodnutí z roku 2011 a k rozhodnutí z roku 2012. Ačkoli společnost Grimaldi uvedla, že je konkurentem společnosti CIN, a lze ji tudíž považovat za zúčastněnou stranu, nevyplnila povinný formulář stížnosti uvedený v čl. 24 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589. Komise mimoto poukazuje na skutečnost, že se některými tvrzeními společnosti Grimaldi nelze v tomto rozhodnutí zabývat, jelikož nebyla zahrnuta ve formálním vyšetřovacím řízení.

(510) Bez ohledu na výše uvedené Komise v souvislosti s tvrzeními společnosti Grimaldi obsaženými v jejích podáních konstatuje toto:

— tvrzení týkající se zneužití dominantního postavení podle čl. 102 písm. b) SFEU prověřil vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž, úřad AGCM, který se jimi původně zabýval ve svém usnesení č. 27053 ze dne 28. března 2018 (ke dni přijetí toho rozhodnutí je věc dosud otevřená po částečném zrušení zmíněného usnesení regionálním správním soudem – viz 279. bod odůvodnění),

— Komise zjistila, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti CIN na základě nové úmluvy nepředstavuje státní podporu, jelikož splňuje všechna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark. Posouzení Komise ukázalo, že se každá z tras provozovaných společností CIN v rámci režimu veřejných služeb považuje za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu ([169]) (viz 348. bod odůvodnění) a že společnosti CIN nebyla poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba (viz 366. bod odůvodnění),

— podle nové úmluvy musí společnost CIN předkládat své provozní účty ministerstvu dopravy za účelem přezkumu. Tyto účty jsou rozděleny podle tras a potvrzeny nezávislým auditorem a zajišťují oddělení nákladů a příjmů souvisejících s činnostmi v rámci veřejných služeb od komerčních činností. Komise obdržela kopii těchto účtů,

([167]) Viz pozn. pod čarou č. 166.

([168]) Přesné trasy viz pozn. pod čarou č. 159.

([169]) Tvrzení společnosti Grimaldi, že jiní provozovatelé poskytují služby, jež se považují za rovnocenné službám poskytovaným společností CIN podle nové úmluvy, nelze z řady důvodů uznat. Společnost Grimaldi zejména neposoudila situaci v oblasti hospodářské soutěže v době pověření společností CIN, nýbrž místo toho odkazuje na usnesení úřadu AGCM, jež se zaměřovalo především na situaci od roku 2015. Ani v případě, že přibližně v době pověření společnosti CIN mohl být přítomen jiný provozovatel, společnost Grimaldi neprokázala, že poskytuje služby rovnocenné službám poskytovaným společností CIN. Služby nabízené těmito jinými provozovateli mohou být ve skutečnosti omezeny pouze na dobu sezony, mohou mít rozdílnou četnost nebo nemusí spojovat přesně ty samé přístavy. Nebylo tudíž prokázáno, že služby poskytované jinými provozovateli postačují k uspokojení potřeb veřejné služby, které byly stanoveny v nové úmluvě.

— odložení platby části kupní ceny za obor podnikání společnosti Tirrenia je předmětem vnitrostátního soudního řízení, jež zahájila společnost Tirrenia v mimořádné správě,

— navrhované spojení společností CIN a Moby nevyvolává (jak se zdá) problémy v oblasti státní podpory, jelikož společnost vzniklá spojením může nadále vést oddělené účetnictví pro své činnosti v rámci veřejné služby a komerční činnosti,

— nová úmluva předpokládá sankce za porušení povinností podle úmluvy ze strany společnosti CIN, a jakýmkoli údajným porušením (např. zvýšením cen) se budou zabývat vnitrostátní orgány.

8. **ZÁVĚR**

(511) Komise konstatuje, že Itálie provedla protiprávně některá opatření podpory, která jsou předmětem posouzení, v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Na základě výše uvedeného posouzení Komise rozhodla, že vyrovnávací platba za veřejné služby udělená společnosti Tirrenia po prodloužení původní úmluvy je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. Jelikož je přednost v přístavu neoddělitelně spojena s provozováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Tirrenia, je rovněž toto opatření slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. U devíti z celkem dvanácti dotčených tras v rámci veřejné služby byla Itálie osvobozena od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 SFEU, neboť vyrovnávací platba za veřejné služby udělená společnosti Tirrenia a přednost v přístavu přidělená za účelem provozování těchto devíti tras splňuje rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(512) Podpora na záchranu společnosti Tirrenia však byla nezákonně prodloužena v období od 11. července 2011 do 18. září 2012 a není slučitelná s vnitřním trhem. Využití finančních prostředků na modernizaci lodí pro účely likvidity navíc představuje provozní podporu pro společnost Tirrenia. Osvobození od nepřímých daní u transakcí a úkonů souvisejících s převody společností Caremar, Saremar, Toremar a oboru podnikání společnosti Tirrenia na příslušné nabyvatele a od daně z příjmů právnických osob u výnosů z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN rovněž představují provozní podporu společnosti Tirrenia, která není slučitelná s vnitřním trhem.

(513) Toto rozhodnutí se netýká jiných záležitostí, jež byly uvedeny v rozhodnutích z roku 2011 a 2012 ([170]) nebo na něž byla Komise upozorněna zúčastněnými stranami v průběhu šetření zahájeného na základě těchto rozhodnutí, ani je předem nehodnotí.

9. **NAVRÁCENÍ PODPORY**

(514) Podle Smlouvy o fungování Evropské unie a ustálené judikatury soudů Unie může Komise rozhodnout o tom, že dotčený členský stát musí podporu zrušit nebo pozměnit, je-li zjištěno, že není slučitelná s vnitřním trhem ([171]). Soudy Unie rovněž opakovaně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ([172]).

(515) Soudy Unie v tomto ohledu stanovily, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na vnitřním trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory ([173]).

(516) V souladu s touto judikaturou čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

(517) Jelikož dotyčná opatření byla provedena v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy dne o fungování Evropské unie a je třeba je považovat za protiprávní a neslučitelnou podporu, tato podpora musí být navrácena, aby se na vnitřním trhu obnovil stav, který předcházel poskytnutí podpory. Navrácení podpory se vztahuje na období, ve kterém měl příjemce podporu k dispozici, až do dne jejího skutečného navrácení. Částka, která má být navrácena, zahrnuje úroky až do dne skutečného navrácení.

([170]) Viz 1. a 5. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.
([171]) Rozsudek ze dne 12. července 1973 ve věci Komise v. Německo, C-70/72, EU:C:1973:87, bod 13.
([172]) Rozsudek ze dne 21. března 1990 ve věci Belgie v. Komise, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 66.
([173]) Rozsudek ze dne 17. června 1999 ve věci Belgie v. Komise, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(518) V daném případě se již na příjemce podpory, společnosti Tirrenia v mimořádné správě, vztahuje insolvenční řízení. Skutečného navrácení lze tudíž dosáhnout zapsáním pohledávky týkající se podpory, která má být navrácena, na seznam přihlášených pohledávek ([174]). V daném případě musí po přihlášení pohledávky následovat i) navrácení příslušné částky v plné výši, nebo nelze-li toho dosáhnout, ii) likvidace podniku a definitivní ukončení jeho činnosti.

(519) Neslučitelná státní podpora uvedená v 508. bodě odůvodnění, která byla poskytnuta společnosti Tirrenia, musí být navrácena Itálii, pokud již byla vyplacena. Podpora, která má být navrácena, se stanoví takto:

a) jistina podpory na záchranu, tj. částka ve výši 25 203 063,89 EUR, plus úroky splatné při navrácení, které naběhly ode dne vyplacení dvou tranší úvěru a ode dne, kdy společnost BIIS uplatnila státní záruku (tj. 28. února 2011 u první tranše ve výši 20 000 000 EUR, 23. března 2011 u druhé tranše ve výši 5 000 000 EUR a 11. července 2011 u částky ve výši 203 063,89 EUR), do doby úplného splacení. Komise bere na vědomí, že příjemce již splatil jistinu podpory a část úroků splatných při navrácení;

b) finanční prostředky na modernizací lodí, které byly použity pro účely likvidity, tj. částka ve výši 11 421 300 EUR, plus úroky splatné při navrácení, které naběhly od dne vstupu zákona z roku 2010 v platnost, tj. 6. října 2010, do doby úplného splacení;

c) pokud měl prodávající uhradit nepřímé daně z transakcí a úkonů v souvislosti s převody společností Caremar, Saremar a Toremar na regiony Kampánie, Sardinie resp. Toskánsko a s převodem oboru podnikání společnosti Tirrenia na společnost CIN, rovná se jistina podpory daním běžně splatným u těchto druhů transakcí. Itálie poskytne seznam veškerých listin, u nichž bylo přiznáno osvobození od daně, a vypočítá daně, jež jsou běžně splatné. K těmto částkám se připočítají úroky splatné při navrácení, které naběhly od dne vydání úředních listin, u nichž bylo přiznáno osvobození od daně, do doby úplného splacení.

(520) Itálie mimoto neosvobodí výnosy z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN od daně z příjmů právnických osob, kterou má uhradit společnost Tirrenia v mimořádné správě.

10. **HOSPODÁŘSKÁ KONTINUITA**

(521) Jestliže došlo k prodeji nebo převodu společnosti příjemce protiprávní a neslučitelné podpory, může být povinnost týkající se navrácení podpory rozšířena na jiné podniky, na něž byly převedeny akcie nebo činnost příjemce ([175]). V případě převodu akcií, kdy příjemce dosud existuje a působí na trhu a pouze změnil své vlastníky, má povinnost splatit podporu i nadále příjemce. V případě převodu aktiv, kdy jiný podnik pokračuje v činnosti s některými či veškerými aktivy původního příjemce, měl by se za příjemce státní podpory pokládat tento jiný podnik, pokud lze ze struktury převodu či prodeje vyvodit hospodářskou kontinuitu mezi oběma společnostmi.

(522) Lze-li naopak prokázat, že bez ohledu na převod některých či veškerých aktiv má prospěch z protiprávní podpory i nadále původní příjemce a nabývající společnost vykonává podstatně odlišnou činnost, má povinnost týkající se splacení podpory i nadále původní příjemce podpory. Podle judikatury lze při posuzování, zda existuje hospodářská kontinuita, vzít v úvahu tyto faktory: rozsah převodu (aktiva a pasiva, převzetí pracovní síly, seskupená aktiva), převodní cena; totožnost vlastníků nabývající firmy a původní firmy, okamžik, ke kterému byl převod uskutečněn (po zahájení vyšetřování, po zahájení řízení nebo po přijetí konečného rozhodnutí), a hospodářská logika transakce ([176]).

([174]) Pořadí pohledávky týkající se státní podpory na seznamu přihlášených pohledávek upravují vnitrostátní právní předpisy, je-li pořadí v souladu se zásadou účinnosti a zásadou rovnocennosti. Viz bod 64 sdělení Komise o navracení protiprávních a neslučitelných státních podpor, C 247/1, ze dne 23. července 2019. V každém případě nemůže být pohledávka týkající se státní podpory zařazena na seznamu níže než běžné nezajištěné pohledávky. Po konečném přihlášení pohledávky týkající se státní podpory přestávají také nabíhat další úroky splatné při navrácení.

([175]) Rozsudek ve věci Itálie v. Komise, C-303/88, ECLI:EU: C:1991:136.

([176]) Rozsudek ve věci Fortischem a.s., T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, bod 208.

(523) Podle téže judikatury lze výše uvedené faktory vzít v úvahu v různé míře podle specifických znaků daného případu. Z toho vyplývá, že Komise není povinna vzít v úvahu všechny tyto faktory, jak dokládá použití výrazu „*lze vzít v úvahu*“ ([177]), a neexistuje ani žádná hierarchie těchto faktorů. V daném případě se Komise zejména domnívá, že při posouzení hospodářské kontinuity je třeba vzít v úvahu zvláštní povahu transakce mezi společnostmi Tirrenia v mimořádné správě a CIN, která se týkala privatizace části veřejného podniku prostřednictvím nabídkového řízení na zakázku na veřejné služby s dobou trvání osm let ve spojení s aktivy potřebnými k provozování služeb obecného hospodářského zájmu stanovených v dané zakázce.

(524) Aby bylo možné rozhodnout, zda mezi společnostmi Tirrenia v mimořádné správě a CIN existuje hospodářská kontinuita, a tudíž zjistit, zda by měla společnost CIN nést odpovědnost za navrácení neslučitelné podpory poskytnuté společnosti Tirrenia, použila Komise výše uvedené ukazatele na specifické okolnosti daného případu.

10.1 **Rozsah převodu**

(525) Tento ukazatel se týká rozsahu převodu existujících aktiv a pasiv, včetně smluvních vztahů se zaměstnanci a dodavateli, ze společnosti Tirrenia di Navigazione (později v mimořádné správě) na společnost CIN. Na začátku je třeba uvést, že nebyla převedena žádná existující pasiva: ta zůstala zcela ve společnosti Tirrenia v mimořádné správě a je tak tomu i ke dni vydání tohoto rozhodnutí. Převod zahrnoval úplný odpis veškerých nároků na převáděná aktiva, jako jsou hypotéky, zajištění a přednostní pohledávky.

(526) Co se týká aktiv, Komise za prvé podotýká, že proces prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia následoval po neúspěšném pokusu o privatizaci celé společnosti Tirrenia di Navigazione se všemi aktivy a pasivy, včetně dceřiné společnosti Siremar. Druhý, úspěšný pokus o privatizaci se týkal pouze aktiv, která se považovala za nezbytná k plnění závazků veřejné služby, a souvisejících smluvních vztahů s dodavateli s jiným a užším rozsahem v porovnání s prvním pokusem (přibližně 45 %, pokud jde o počet lodí). Aktiva, která nebyla pokládána za nezbytná pro plnění závazků veřejné služby, byla prodána zvlášť, prostřednictvím různých a nesouvisejících nabídkových řízení a zahrnovala šest lodí, nemovitosti v Itálii i v zahraničí a sbírku uměleckých děl. V samostatném nabídkovém řízení byla prodána rovněž dceřiná společnost společnosti Tirrenia, společnost Siremar. Jelikož společnost Siremar provozovala řadu tras spojujících Sicílii s jinými menšími ostrovy s vysokým počtem zaměstnanců a mnoha plavidly, toto oddělení dále omezuje rozsah činností oboru podnikání společnosti Tirrenia v porovnání s původní společností Tirrenia di Navigazione.

(527) Komise na druhou stranu uvádí, že rozsah převodu zahrnoval i značku Tirrenia, jejíž hodnota byla započítána do tržní ceny uhrazené společností CIN.

(528) Komise také podotýká, že co se týká pracovních sil, nedošlo k převedení pracovních smluv ze společnosti Tirrenia v mimořádné správě na společnost CIN. Článek 2112 italského občanského zákoníku vyžaduje, aby v případě převodu činnosti pokračovaly existující pracovní smlouvy u nabyvatele a všichni zaměstnanci si ponechali všechna z toho plynoucí práva. Podle legislativního nařízení č. 270/1999 se však tento běžný režim nevztahuje na převod oboru podnikání společnosti podléhající mimořádnému správnímu řízení, která poskytuje základní veřejné služby. Nový vlastník má naopak povinnost převzít zaměstnance nezbytné pro poskytování služby a upustit od hromadného propouštění po dobu dvou let (viz 160. bod odůvodnění). Komise uvádí, že ačkoli by obecné pravidlo zajišťovalo jednoznačné převzetí pracovních sil mezi společnostmi Tirrenia v mimořádné správě a CIN, tato výjimka ve skutečnosti umožnila společnosti Tirrenia v mimořádné správě ukončit veškeré smlouvy se svými zaměstnanci. Společnost CIN poté sjednala s odbory nové smluvní podmínky a nabídla zaměstnancům nové smlouvy, a to pouze zaměstnancům, kteří se skutečně podíleli na plnění závazků veřejné služby, přičemž byly plně dodrženy pracovněprávní předpisy.

(529) Povinnost zachovat počet zaměstnanců byla stanovena obecnými právními předpisy (viz 528. bod odůvodnění), a italské orgány ji proto musely při navrhování procesu prodeje dodržet. Komise však uvádí, že i bez této právní povinnosti vyžaduje činnost v oblasti lodní dopravy povinný minimální počet zaměstnanců pro provozování lodí

([177]) Rozsudek ve věci Ryanair v. Komise, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

s velmi specifickým souborem dovedností, jak je uvedeno v tabulkách obsazení plavidel posádkou (viz 175. bod odůvodnění). V daném případě by musela společnost CIN po uzavření nové úmluvy přijmout k plnění svých závazků během krátké doby více než 1 200 zaměstnanců. Je proto velmi pravděpodobné, že by společnost CIN přijala většinu zaměstnanců společnosti Tirrenia v mimořádné správě i v případě, že by jim nemusela nabídnout pracovní smlouvy, a to z důvodu výhodnosti a snížení nákladů na nábor.

(530) Komise v tomto kontextu vyvozuje závěr, že ačkoli fakticky došlo k převzetí pracovních sil, toto bylo zapříčiněno konkrétními okolnostmi daného případu (tj. velikostí převodu) a platnými pracovněprávními předpisy. Na společnost CIN byla na druhou stranu převedena pouze část aktiv společnosti Tirrenia v mimořádné správě a žádná její pasiva.

10.2 **Převodní cena**

(531) Podle ustálené judikatury je ukazatelem hospodářské kontinuity mezi likvidovanou společností, která má vrátit podporu státu, a nově vytvořenou společností rovněž převod aktiv za cenu nižší, než je tržní cena. Komise uvádí, že v tomto případě byla aktiva převedena na základě nabídkového řízení, jež bylo dostatečně otevřené, transparentní a nediskriminační, aby bylo dosaženo tržní ceny, jak je popsáno v oddíle 7.1.3.4. Neexistují důkazy, že spojení aktiv a zakázky na veřejné služby mělo negativní dopad na výsledek nabídkového řízení. Itálie naopak prokázala, že pokud by na některá plavidla společností Tirrenia a Siremar byla vyhlášena samostatná nabídková řízení, mohla by být tato plavidla prodána pouze za hodnotu šrotu. Podmínky uložené při prodeji, jako je požadavek zachovat po dobu dvou let úroveň zaměstnanosti, cenu nesnížily, jak se konstatovalo ve zprávě společnosti Ecorys ([178]). I když cena, která byla nakonec zaplacena, byla nižší než cena stanovená v nezávislém znaleckém ocenění, které poskytla Banca Profilo, neboť platba části ceny byla odložena, tento odklad byl nedílnou součástí dynamiky nabídkového řízení, v jehož rámci měli všichni ostatní uchazeči možnost přizpůsobit se nabídce společnosti CIN s podobnými platebními podmínkami ([179]). Podle ustálené judikatury je výsledek otevřeného a transparentního nabídkového řízení přesnější než znalecké ocenění ([180]).

(532) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že okolnosti převodu vylučují převedení hospodářské výhody, kterou obdržela společnost Tirrenia v mimořádné správě, na společnost CIN.

10.3 **Totožnost vlastníků**

(533) Jestliže se převod majetku uskuteční mezi dvěma subjekty ve spojení, je to silnou známkou toho, že převod může obcházet povinnost vrátit podporu, která byla v rozhodnutí Komise určena jako protiprávní a neslučitelná. V daném případě Komise uvádí, že společnosti Tirrenia v mimořádné správě a CIN neměly a nemají žádné vazby jakéhokoli druhu. První společnost byla veřejným podnikem, který byl zcela ve vlastnictví ministerstva financí a hospodářství ([181]). Společnost CIN byla původně konsorciem soukromého sektoru zahrnujícím stávajícího provozovatele trajektové dopravy (společnost Moby) a tři fondy. Všechny strany tohoto konsorcia byly soukromé ([182]). Komise proto konstatuje, že společnost Tirrenia v mimořádné správě nemohla ovládat společnost CIN a naopak.

10.4 **Načasování převodu**

(534) Pokud k převodu aktiv došlo po přijetí rozhodnutí Komise, v němž byly vysloveny pochybnosti ohledně slučitelnosti podpory, která již byla poskytnuta, je to další známkou toho, že účelem tohoto převodu mohla být snaha obejít inkasní příkaz. Komise uvádí, že v daném případě byla výzva k vyjádření zájmu zveřejněna dne 15. září 2010, zatímco k podpisu kupní smlouvy se společností CIN došlo dne 25. července 2011. Rozhodnutí Komise o zahájení formálního šetření bylo naopak přijato dne 5. října 2011. Zmíněné rozhodnutí se týkalo mimo jiné privatizace

([178]) Viz 99. bod odůvodnění.
([179]) Viz 384. bod odůvodnění.
([180]) Viz 391. bod odůvodnění.
([181]) Viz 13. bod odůvodnění.
([182]) Skutečnost, že později získala úplné vlastnictví a kontrolu nad společnostmi Moby a CIN společnost Onorato Partecipazioni (viz 82. bod odůvodnění), tento fakt nemění.

oboru podnikání společnosti Tirrenia. Komise navíc rozšířila formální vyšetřovací řízení mimo jiné na novou úmluvu, kterou společnost CIN podepsala dne 7. listopadu 2012 ([183]). Ačkoli byl převod dokončen teprve dne 19. července 2012, důvodem byla potřeba získat souhlas Komise s fúzí. Komise však uvádí, že dne 25. července 2011 již byla kupní smlouva platná a závazná, i když se totožnost jedné ze stran později částečně změnila k odstranění obav z narušení hospodářské soutěže, které byly vysloveny v rámci řízení ve věci spojení. Nelze zpochybnit skutečnost, že v době, kdy strany smlouvu podepsaly, nemohly vědět, že Komise zahájí o několik měsíců později formální šetření, natož znát jeho obsah, posoudit riziko pro kteroukoli stranu a rozhodnout se pro převod aktiv s cílem zmařit účel tohoto šetření. To platí pro opatření popsaná v rozhodnutí z roku 2011 a ještě více pro opatření popsaná v rozhodnutí z roku 2012, které bylo přijato po ukončení prodeje a pověření společnosti CIN novou úmluvou.

(535) Komise rovněž uvádí, že Itálie informovala Komisi o svém záměru prodat obor podnikání společnosti Tirrenia ve spojení s novou úmluvou v dostatečném předstihu v rámci jednání s Komisí týkajících se provádění nařízení o námořní kabotáži (viz také oddíl 2.4). Itálie oznámila z důvodu právní jistoty rovněž návrh nové úmluvy ([184]). To je dalším silným signálem, že Itálie neměla v úmyslu obejít případný budoucí inkasní příkaz zorganizováním převodu oboru podnikání a svěřením nové úmluvy způsobem popsaným a posouzeným v oddíle 7.1.3.

10.5 **Hospodářská logika převodu**

(536) Tento ukazatel se týká záměru stran převodu aktiv a jeho hospodářského odůvodnění na základě budoucí činnosti společnosti, která bude tato aktiva provozovat. Komise v této souvislosti za prvé konstatuje, že na straně jedné musely italské orgány dodržet povinnost týkající se liberalizace odvětví námořní dopravy, jak je stanoveno v nařízení o námořní kabotáži, a to privatizací hlavního veřejného provozovatele, skupiny Tirrenia, včetně společnosti Tirrenia v mimořádné správě, a pověřit závazkem veřejné služby nabývající společnost. Ačkoli to nařízení nevyžadovalo, tento převod aktiv i vyrovnávací platby za veřejné služby byl ve skutečnosti jednou z možností, které měla Itálie k dispozici (viz také 114. bod odůvodnění) při provádění této liberalizace, a za této situace to bylo také optimální z hlediska kupní ceny aktiv v porovnání s využitím dvou samostatných řízení ([185]). Společnost CIN měla na druhou stranu v úmyslu provozovat trasy v rámci závazku veřejné služby efektivněji než dřívější společnost Tirrenia di Navigazione (později v mimořádné správě), a tudíž dosáhnout zisku (rovněž s přihlédnutím k trasám a obdobím, kdy působila na volném trhu).

(537) Co se týká budoucí činnosti společnosti, Komise uvádí, že je sice pravdou, že společnost CIN nabízí stejné či velmi podobné trasy a četnosti jako společnost Tirrenia, to je však pouze logickým důsledkem přetrvávající potřeby poskytovat skutečné služby obecného hospodářského zájmu, jak je stanoveno v nové úmluvě. Jinými slovy, kontinuitu veřejné služby nelze zaměňovat a spojovat s hospodářskou kontinuitou podle pravidel státní podpory. Komise se domnívá, že k dosažení účelu nové úmluvy, tj. i) zajištění územní kontinuity mezi pevninou a ostrovy a ii) přispění k hospodářskému rozvoji dotčených ostrovů, musela Itálie stanovit územní působnost nové úmluvy podobně jako v případě původní úmluvy.

(538) Komise mimoto podotýká, že se podmínky každodenního plnění závazků veřejné služby společností CIN výrazně liší. Výše vyrovnávací platby je stanovena pomocí zcela jiného mechanismu, který od provozovatele vyžaduje efektivní činnost, a společnost CIN skutečně zamýšlela: zvýšit efektivnost flotily, pokud jde o údržbu, pojištění, náklady na palivo a řízení posádek, zlepšit on-line prodej, zvýšit kvalitu a nabídku služeb na palubě, zvýšit počet cestujících a množství přepraveného nákladu. Jelikož neexistuje žádná záruka pokrytí nákladů v plné výši a nominální částka vyrovnávací platby je stanovena na několik let (tj. v reálném vyjádření se snižuje), neměla společnost CIN jinou možnost než zcela přepracovat obchodní strategii, kterou uplatňovala společnost Tirrenia di Navigazione. Zmíněná společnost během své dlouhé historie ve skupině Tirrenia provozovala veřejnou službu vždy a neustále bez jakékoli strategie k dosažení přiměřené ziskovosti, přičemž účelem společnosti Tirrenia v mimořádné správě byla pouze řádná likvidace společnosti při současném zajištění kontinuity veřejné služby do doby převodu vlastnictví na společnost CIN na základě nabídkového řízení.

([183]) Pozměněnou verzi zmíněného rozhodnutí přijala Komise dne 19. prosince 2012 (viz 5. bod odůvodnění).
([184]) Viz 4. bod odůvodnění.
([185]) Viz 398. bod odůvodnění.

(539) Společnost CIN tudíž vykonávala závazky veřejné služby a ostatní činnosti za zcela jiných provozních podmínek než společnost Tirrenia v mimořádné správě, a to na základě vlastní strategie. Italské orgány skutečně nevyžadovaly, aby společnost CIN uplatňovala konkrétní obchodní model nebo zachovala určitý rozsah činností nad rámec toho, co bylo stanoveno v nové úmluvě, nebo aby převzala určitá aktiva či zaměstnance, jež nebyli neoddělitelně spojení s plněním závazků veřejné služby, jak byly vymezeny v nové úmluvě. Společnost CIN v tomto ohledu mohla (a může) provést jakékoli změny způsobu provozování činnosti, jak pokládá za vhodné.

(540) Komise podotýká, že ačkoli samotné závazky veřejné služby jsou z hlediska tras a četností nevyhnutelné stejné, neboť reagují na podobné potřeby veřejné služby, podmínky jejich plnění a příslušná obchodní strategie se liší. Tato faktická podobnost vykonávané činnosti byla způsobena velmi specifickými okolnostmi daného případu a byla zmírněna různými finančními omezeními, která byla uložena s ohledem na činnost společnosti CIN.

10.6 **Závěr ohledně hospodářské kontinuity mezi společností Tirrenia v mimořádné správě a společností CIN**

(541) Na základě výše uvedených skutečností Komise konstatuje, že převodní cena, totožnost vlastníků a načasování transakcí nenaznačují hospodářskou kontinuitu. I když rozsah transakce a její hospodářská logika obsahují některé prvky naznačující, že by mohla existovat hospodářská kontinuita, s ohledem na posledně zmíněná dvě kritéria Komise uvádí, že prvek možné kontinuity je odůvodněn velmi specifickými okolnostmi transakce, tj. spojením převodu aktiv a zakázky na veřejné služby v jednom řízení, velikostí transakce a obecně platnými pracovněprávními předpisy. Nic nenasvědčuje snaze o obejití povinnosti týkající se navrácení podpory. V tomto kontextu vyvozuje Komise závěr, že ve výsledku neexistuje mezi společnostmi Tirrenia a CIN hospodářská kontinuita. To rovněž znamená, že povinnost splatit protiprávní a neslučitelnou státní podporu, která byla poskytnuta společnosti Tirrenia, není rozšířena na společnost CIN,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Vyrovnávací platba udělená společnosti Tirrenia a přednost v přístavu přidělená při poskytování služeb námořní dopravy na dvanácti trasách podle původní úmluvy prodloužené v období od 1. ledna 2009 do 18. července 2012 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podpora na provozování tří tras Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres byla Itálií poskytnuta protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Podpora uvedená v odstavci 1 tohoto článku je slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

1. Prodloužení podpory na záchranu v období od 11. července 2011 do 18. září 2012 představuje státní podporu společnosti Tirrenia ve smyslu čl. 107 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Podpora uvedená v odstavci 1 tohoto článku ve výši 25 203 063,89 EUR není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Osvobození od nepřímých daní z převodu společností Caremar, Saremar, Toremar a oboru podnikání společnosti Tirrenia na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko resp. společnost CIN představuje státní podporu společnosti Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Osvobození výnosů z prodeje oboru podnikání společnosti Tirrenia společnosti CIN od daně z příjmů právnických osob představuje státní podporu společnosti Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

3. Podpora uvedená v odstavci 1 a 2 tohoto článku není slučitelná s vnitřním trhem.

4. V době přijetí tohoto rozhodnutí Itálie podporu uvedenou v odstavci 2 tohoto článku dosud nevyplatila.

Článek 4

1. Využití finančních prostředků určených na modernizaci lodí pro účely likvidity představuje státní podporu pro společnost Tirrenia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Podpora uvedená v odstavci 1 tohoto článku ve výši 11 421 300 EUR není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 5

1. Přidělení nové úmluvy na období od 18. července 2012 do 18. července 2020 spojené s oborem podnikání společnosti Tirrenia a předností v přístavu společnosti CIN – včetně odložení platby části kupní ceny ze strany společnosti CIN – nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

2. Možnost využít prostředky *Fondo Aree Sottoutilizzate* k uspokojení potřeb likvidity stanovená v zákoně z roku 2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 6

1. Itálie zajistí, aby příjemci navrátili neslučitelnou podporu uvedenou v článcích 2, 3 a 4, pokud již byla vyplacena.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočítají jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([186]) a nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ([187]), kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Na základě informací, které jsou k dispozici, Komise potvrzuje, že příjemce již splatil jistinu podpory uvedené v článku 2.

5. S účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí zruší Itálie veškeré nevyplacené platby podpory uvedené v čl. 3 odst. 2.

Článek 7

1. Navrácení podpory uvedené v článku 6 se provede s okamžitým účinkem.

2. Itálie zajistí provedení tohoto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců od jeho oznámení.

Článek 8

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předá Itálie Komisi tyto informace:

— celkovou částku (jistinu a úroky), kterou má příjemce navrátit,

— podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují,

— doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno, aby podporu vrátil.

([186]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

([187]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008 , kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

2. Itálie bude Komisi průběžně informovat o postupu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 6. Na žádost Komise neprodleně předloží informace o opatřeních k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují. Poskytne rovněž podrobné informace o částkách podpory a úrocích pro navrácení podpory, které již příjemce navrátil.

Článek 9

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

Komise může zveřejnit částky podpory a úroky pro navrácení podpory, které již byly navráceny na základě tohoto rozhodnutí, aniž by byl dotčen článek 30 nařízení (EU) 2015/1589.

V Bruselu dne 2. března 2020.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně