ODLUKA KOMISIJE (EU) 2020/1412

od 2. ožujka 2020.

o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2020) 1110)

(Vjerodostojan je samo tekst na talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Komisija je 5. listopada 2011. pokrenula službeni istražni postupak u pogledu različitih mjera koje je Italija donijela u korist društava bivše grupe Tirrenia ([2]) („Odluka iz 2011."). Postupak se, među ostalim, odnosio na naknade koje se od 1. siječnja 2009. plaćaju društvu Tirrenia di Navigazione („Tirrenia") za prometovanje na nekoliko pomorskih linija i na postupak privatizacije (vidjeti odjeljak 2.3.3.) koji je doveo do toga da Compagnia Italiana di Navigazione („CIN") stekne poslovni ogranak društva Tirrenia (vidjeti i uvodnu izjavu 27.).

(2) Odluka iz 2011. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([3]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe na mjere koje su predmet istražnog postupka.

(3) Kad je riječ o mjerama koje su predmet ove Odluke, Komisija je zaprimila primjedbe društva Tirrenia pod izvanrednom upravom te društava Pan Med Lines („Pan Med"), CIN i Grandi Navi Veloci (poznatog i kao „GNV") (vidjeti odjeljak 5.). Proslijedila ih je Italiji, koja je imala priliku odgovoriti na njih. Italija nije dostavila nikakve primjedbe.

(4) Talijanska tijela 10. siječnja 2012. službeno su, navodno radi pravne sigurnosti, prijavila nacrte ugovora o javnim uslugama („konvencije") koji bi se sklopili s budućim stjecateljima poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar te na temelju kojih bi se tim stjecateljima plaćala naknada. Komisija je 24. siječnja 2012., 4. veljače 2012. i 3. srpnja 2012. od talijanskih tijela zatražila dodatne informacije o prijavljenim mjerama. Talijanska tijela te su informacije dostavila dopisima od 9. veljače 2012., 11. svibnja 2012. i 19. srpnja 2012. Svojim dopisom od 19. srpnja 2012. talijanska tijela obavijestila su Komisiju i o tome da je dan prije potpisana nova konvencija između Italije i društva CIN.

([1]) SL C 28 od 1.2.2012., str. 18., i SL C 84 od 22.3.2013., str. 58.

([2]) Bivšu grupu Tirrenia činila su društva 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. i Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) SL C 28, 1.2.2012., str. 18.

(5) Komisija je 7. studenoga 2012. proširila istražni postupak, među ostalim (vidjeti odjeljak 2.2.) s obzirom na i. nezakonito produljenje potpore za sanaciju dodijeljene društvu Tirrenia i ii. naknadu za pružanje javne usluge koja se plaća društvu CIN na temelju nove konvencije sklopljene s Italijom. Komisija je 19. prosinca 2012. donijela izmijenjenu verziju ([4]) te odluke („Odluka iz 2012.").

(6) Odluka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([5]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe na mjere koje su predmet istražnog postupka.

(7) Kad je riječ o mjerama koje su predmet ove Odluke, Komisija je primila primjedbe od društava CIN, Tirrenia pod izvanrednom upravom i Pan Med (vidjeti odjeljak 5.). Proslijedila ih je Italiji, koja je imala priliku odgovoriti na njih. Italija nije dostavila nikakve primjedbe.

(8) Komisija je 5. listopada 2012. angažirala društvo Ecorys Netherlands BV za izradu procjene tržišne vrijednosti relevantne imovine društva Tirrenia koja je bila stavljena na prodaju (vidjeti odjeljak 2.3.3.5.) na temelju dvaju alternativnih scenarija. Društvo Ecorys svoje je završno izvješće dostavilo 4. rujna 2013. („izvješće društva Ecorys"). Komisija je to izvješće proslijedila Italiji 27. rujna 2013. Italija je svoje primjedbe na izvješće društva Ecorys, uključujući drugu procjenu za čiju je izradu angažirala vlastitog neovisnog stručnjaka, društvo Banca Profilo, dostavila 17. prosinca 2013.

(9) Svojom odlukom od 22. siječnja 2014. („Odluka iz 2014.") ([6]) Komisija je zaključila službeni istražni postupak s obzirom na različite mjere koje je regija Sardinija donijela u korist društva Saremar. Pritužbu društva Saremar i regije Sardinije na tu odluku Opći sud odbacio je 2017. ([7])

(10) Grimaldi Euromed S.p.A. („Grimaldi") 12. veljače 2016., 29. svibnja 2018., 18. rujna 2018., 10. listopada 2018. i 22. studenoga 2018. Komisiji je dostavio podneske kako su opisani u odjeljku 6. Na zahtjev društva Grimaldi službe Komisije sastale su se 17. srpnja 2018. i s njegovim pravnim zastupnikom.

(11) Komisija je 25. travnja 2018., 29. ožujka 2018. i 31. kolovoza 2018. zatražila dodatne informacije od talijanskih tijela. Talijanska tijela dostavila su te informacije 26. travnja 2018., 31. svibnja 2018., 2. studenoga 2018. i 11. prosinca 2018. Službe Komisije sastale su se s talijanskim tijelima u Rimu 23. i 24. siječnja 2019. U sljedećim mjesecima talijanska tijela dostavila su dodatne informacije koje je Komisija zatražila na tom sastanku.

(12) Ova se Odluka odnosi samo na moguće mjere potpore u korist društava Tirrenia i CIN, kako su navedene u uvodnoj izjavi 31. Sve preostale mjere koje su predmet odluka iz 2011. i 2012. istražuju se zasebno u okviru predmeta SA.32014, SA.32015 i SA.32016 te stoga nisu obuhvaćene ovom Odlukom. Konkretno, te preostale mjere odnose se na druga društva bivše grupe Tirrenia.

2. KONTEKST I OPIS MJERA KOJE SU PREDMET ISTRAŽNOG POSTUPKA

2.1. Opći okvir

2.1.1. *Prvotne konvencije*

(13) Grupa Tirrenia tradicionalno je bila u vlasništvu Italije preko društva Fintecna ([8]) i prvotno je uključivala šest društava: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Ta su društva pružala usluge pomorskog prijevoza na temelju zasebnih ugovora o javnim uslugama sklopljenih s Italijom 1991., koji su bili na snazi dvadeset godina, od siječnja 1989. do prosinca 2008. (dalje u tekstu: „prvotne konvencije"). Društvo Fintecna držalo je 100 % dioničkog kapitala društva Tirrenia, koje je pak bilo stopostotni vlasnik regionalnih društava Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar. Društvo Adriatica, koje je prometovalo na nekoliko linija između Italije i Albanije/Hrvatske/Grčke/Crne Gore, 2004. spojeno je s društvom Tirrenia.

([4]) Sve izmjene odnosile su se na mjere u korist društva Saremar.
([5]) SL C 84 od 22.3.2013., str. 58.
([6]) Odluka Komisije (EU) 2018/261 od 22. siječnja 2014. o mjerama potpore SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) koje provodi regija Sardinija u korist Saremara (SL L 49 od 22.2.2018., str. 22.).
([7]) Vidjeti presudu od 6. travnja 2017. u predmetu T-219/14 *Regione autonoma della Sardegna (Italija) protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2017:266.
([8]) Društvo Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) u stopostotnom je vlasništvu talijanskog Ministarstva gospodarstva i financija te se bavi upravljanjem vlasničkim udjelima i postupcima privatizacije, ali i projektima racionalizacije i restrukturiranja društava suočenih s industrijskim, financijskim ili organizacijskim poteškoćama.

(14) Svrha je tih ugovora o javnim uslugama bila zajamčiti redovitost i pouzdanost usluga pomorskog prijevoza, koje su se većinom odnosile na povezivanje kontinentalnog dijela Italije sa Sicilijom, Sardinijom i drugim manjim talijanskim otocima. Zbog toga je Italija odobrila financijsku potporu u obliku subvencija koje su se izravno isplaćivale svakom od društava grupe Tirrenia.

(15) Društvo Tirrenia pruža usluge pomorskog prijevoza na nekoliko linija za mješoviti prijevoz (prijevoz putnika, automobila i kamiona) i na nekoliko linija za prijevoz tereta, uglavnom između kontinentalne Italije te Sardinije, Sicilije i otočja Tremiti te između Sardinije i Sicilije. Točne predmetne linije opisane su u nastavku.

(16) Komisija je 6. kolovoza 1999. pokrenula postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU") u vezi s potporom isplaćenom na temelju prvotnih konvencija u korist šest društava koja su tada činila grupu Tirrenia.

(17) Tijekom faze istražnog postupka talijanska tijela zatražila su da se predmet koji se odnosi na grupu Tirrenia podijeli kako bi se na prvo mjesto stavilo donošenje konačne odluke o društvu Tirrenia. Taj se zahtjev temeljio na planu talijanskih tijela da se grupa privatizira, počevši s društvom Tirrenia, te njihove namjere da se postupak ubrza s obzirom na to društvo.

(18) Komisija je prihvatila zahtjev talijanskih tijela te je Odlukom Komisije 2001/851/EZ ([9]) zaključila postupak koji je pokrenula u vezi s potporom dodijeljenom društvu Tirrenia („Odluka iz 2001."). Potpora je proglašena spojivom, no talijanska tijela morala su preuzeti određene obveze.

(19) Odlukom Komisije 2005/163/EZ ([10]) („Odluka iz 2004.") donesenom 16. ožujka 2004. Komisija je naknadu koju je Italija odobrila u korist društava grupe Tirrenia, osim društva Tirrenia ([11]), proglasila djelomično spojivom s unutarnjim tržištem, što je ovisilo o tome da talijanska tijela ispune niz obveza, i djelomično nespojivom s unutarnjim tržištem. Odluka se temeljila na računovodstvenim podacima za razdoblje od 1992. do 2001. te je sadržavala određene uvjete kojima bi se osigurala spojivost naknade tijekom cijelog trajanja prvotnih konvencija.

(20) Presudom od 4. ožujka 2009. u predmetima T-265/04, T-292/04 i T-504/04 ([12]) („presuda iz 2009.") Opći sud poništio je Odluku iz 2004. Ovom Odlukom ne dovodi se u pitanje postupak koji je u tijeku na temelju presude iz 2009.

2.1.2. *Produljenje prvotnih konvencija*

(21) Člankom 26. Uredbe sa zakonskom snagom br. 207 od 30. prosinca 2008., pretvorene u Zakon br. 14 od 27. veljače 2009., utvrđeno je produljenje prvotnih konvencija (uključujući onu koja se primjenjuje na društvo Tirrenia), koje su izvorno trebale isteći 31. prosinca 2008., za jednu godinu, odnosno do 31. prosinca 2009.

(22) U članku 19.b Uredbe sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009., pretvorene u Zakon br. 166 od 20. studenoga 2009. („Zakon iz 2009."), utvrđeno je da će se, s obzirom na privatizaciju društava grupe Tirrenia, udjeli u regionalnim društvima (osim društva Siremar) na sljedeći način prenijeti s matičnog društva Tirrenia bez plaćanja naknade:

1. društvo Caremar prenosi se na regiju Kampaniju. Nakon toga će regija Kampanija na regiju Lacij prenijeti vremenski neograničenu djelatnost ([13]) upravljanja prometnim vezama s otočjem Pontino na zasebnoj osnovi, u obliku društva Laziomar;

2. društvo Saremar prenosi se na regiju Sardiniju;

3. društvo Toremar prenosi se na regiju Toskanu.

([9]) SL L 318 od 4.12.2001., str. 9.
([10]) SL L 53 od 26.2.2005., str. 29.
([11]) Konkretno: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar.
([12]) Spojeni predmeti T-265/04, T-292/04 i T-504/04, *Tirrenia di Navigazione protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2009:48.
([13]) Taj je prijenos formaliziran 1. lipnja 2011.

(23) U Zakonu iz 2009. utvrđeno je i da Italija s društvima Tirrenia i Siremar do 31. prosinca 2009. treba dogovoriti nove „konvencije". Isto tako, regionalne usluge bile bi uključene u nacrte „ugovora o javnim uslugama" koje Saremar, Toremar i Caremar trebaju dogovoriti s regionalnim tijelima do 31. prosinca 2009. (sa Sardinijom i Toskanom) odnosno do 28. veljače 2010. (s Kampanijom i Lacijem). Nacrti novih konvencija/ugovora o javnim uslugama bili bi uključeni u natječaj raspisan u pogledu predmetnih društava te bi se potpisali s kupcima nakon završetka privatizacije svakog od tih društava ([14]).

(24) U tu su svrhu Zakonom iz 2009. prvotne konvencije (uključujući onu koja se odnosi na društvo Tirrenia) dodatno produljene s 1. siječnja 2010. do 30. rujna 2010.

(25) U Zakonu iz 2009. utvrđene su i fiksne godišnje gornje granice naknade za pružanje usluga od 2010. (na temelju produljenja prvotnih konvencija te na temelju novih konvencija i ugovora o javnim uslugama) u ukupnom iznosu od 184 942 251 EUR, i to na sljedeći način:

Tablica 1.

Gornje granice naknade od 2010.

Društvo	Najviša godišnja naknada (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Od čega 19 839 226 EUR osigurava Kampanija, a 10 030 606 EUR osigurava Lacij.

(26) Konačno, u članku 1. Zakona br. 163 od 1. listopada 2010. o izmjeni Uredbe sa zakonskom snagom br. 125 od 5. kolovoza 2010. („Zakon iz 2010.") utvrđeno je daljnje produljenje prvotnih konvencija (uključujući onu koja se odnosi na društvo Tirrenia) s 1. listopada 2010. do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar.

2.1.3. *Privatizacija društva Tirrenia i sklapanje nove konvencije*

(27) U rujnu 2010. pokrenut je natječajni postupak (vidjeti odjeljak 2.3.3.) kako bi se pronašao kupac za poslovni ogranak društva Tirrenia u kombinaciji s novom konvencijom o pružanju usluga pomorskog prijevoza tijekom razdoblja od osam godina u zamjenu za naknadu za pružanje javne usluge. U tom se kontekstu upućuje na poslovni ogranak društva Tirrenia umjesto na društvo Tirrenia jer se natječajni postupak odnosio samo na imovinu i ugovore potrebne za izvršavanje obveza pružanja javnih usluga navedenih u novoj konvenciji koja će se sklopiti sa stjecateljem. Preostala imovina društva Tirrenia koja je služila u druge svrhe (na primjer brodovi, nekretnine i umjetnička djela) trebala se prodati u okviru zasebnih postupaka. Nadalje, natječajni postupak nije se odnosio na obveze društva Tirrenia pa nijedan dug tog društva nastao do datuma prodaje nije prenesen na kupca. Do danas Tirrenia pod izvanrednom upravom postoji kao zaseban subjekt, ali s primarnom svrhom da ga se likvidira nakon što se podmire sve obveze prema vjerovnicima.

(28) Nakon što je dostavio uspješnu ponudu u okviru natječajnog postupka, CIN je 25. srpnja 2011. potpisao ugovor o stjecanju poslovnog ogranka društva Tirrenia. Italija i CIN novu su konvenciju potpisali 18. srpnja 2012. Na temelju toga vlasništvo nad poslovnim ogrankom društva Tirrenia 19. srpnja 2012. preneseno je s države na CIN.

([14]) Članak 19.b stavak 10. Zakona iz 2009.

2.2. **Mjere obuhvaćene područjem primjene odluka iz 2011. i 2012.**

(29) U službenom istražnom postupku pokrenutom odlukama iz 2011. i 2012. ocijenjene su sljedeće mjere (vidjeti i odjeljak 3.):

(a) naknada za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa na temelju produljenja prvotnih konvencija (*mjera 1.*);

(b) nezakonito produljenje potpore za sanaciju društava Tirrenia i Siremar (*mjera 2.*);

(c) privatizacija društava bivše grupe Tirrenia ([15]) (*mjera 3.*);

(d) naknada plaćena za obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa na temelju budućih konvencija/ugovora o javnim uslugama (*mjera 4.*);

(e) prioritet u pogledu vezova (*mjera 5.*);

(f) mjere utvrđene Zakonom iz 2010. o izmjeni Uredbe sa zakonskom snagom 125/2010 (*mjera 6.*);

(g) dodatne mjere koje je regija Sardinija donijela u korist društva Saremar (*mjera 7.*).

(30) Komisija je svojom Odlukom iz 2014. zaključila službeni istražni postupak u pogledu mjera koje je regija Sardinija donijela u korist društva Saremar (prethodno navedena mjera 7.), osim u pogledu jedne mjere ([16]).

2.3. **Detaljan opis mjera koje su predmet ove Odluke**

(31) Ova se Odluka odnosi samo na mjere od 1. do 6. navedene u uvodnoj izjavi 29. Te su mjere detaljnije opisane u odjeljcima u nastavku.

2.3.1. *Produljenje prvotne konvencije između države i društva Tirrenia*

2.3.1.1. Obveze pružanja javne usluge

(32) U članku 1. prvotne konvencije s društvom Tirrenia predviđeni su petogodišnji planovi u kojima se detaljno navode luke u koje će se uplovljavati, vrste plovila koje će se upotrebljavati i tražena učestalost pružanja usluge povjerene društvu Tirrenia.

(33) Italija je obavijestila Komisiju da zadnji petogodišnji plan donesen Ministarskom uredbom od 20. rujna 2001. obuhvaća razdoblje od 2000. do 2004. U tom se planu u potpunosti odražavaju obveze (posebno u pogledu smanjenja opsega sustava javnih usluga) koje je Italija preuzela u kontekstu Komisijine Odluke iz 2001. Plan za razdoblje od 2005. do 2008. sastavljen je, no nadležna ministarstva nikad ga nisu službeno odobrila. Umjesto toga vlada je donijela *ad hoc* odluke kako bi se usluge bolje uskladile s potrebama lokalnih zajednica, ali bez uvođenja znatnih promjena u sustav javnih usluga. Talijanska tijela tvrdila su da dugoročnije planiranje više nije bilo moguće jer nije izrađen proračun potrebnih sredstava. Zbog toga su uvedene izmjene uglavnom ograničene na smanjenje opsega javnih usluga.

(34) Na temelju prvotne konvencije, kako je produljena i izmijenjena (za odabrane linije), društvo Tirrenia prometovalo je na sljedećim linijama od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012.:

— Genova – Porto Torres: društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza na temelju sustava javnih usluga izvan sezone ([17]) i na komercijalnoj osnovi tijekom sezone. U okviru sustava javnih usluga društvo Tirrenia nudilo je svakodnevne večernje polaske iz obiju luka na temelju unaprijed utvrđenih voznih redova kojima su se osiguravale pouzdane veze sa željezničkom mrežom na Sardiniji. Jedini konkurent koji je isto tako cijele godine prometovao na toj liniji u relevantnom razdoblju, društvo Grandi Navi Veloci, izvan sezone nudio je samo tri polaska tjedno. Iako je tijekom sezone društvo Grandi Navi Veloci nudilo svakodnevnu uslugu, nije nudilo večernje polaske iz obiju luka;

([15]) To uključuje odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je CIN trebao platiti za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia i nekoliko navodnih dodatnih mjera potpore u kontekstu privatizacije poslovnog ogranka društva Siremar (npr. protujamstvo i dokapitalizacija koju je država provela u korist društva CdI, subjekta koji je prvotno kupio poslovni ogranak društva Siremar).

([16]) Konkretno, projekt „Bonus Sardo – Vacanza”, koji je dio mjere 7., nije ocijenjen u Odluci iz 2014. te se neće ocijeniti ni u ovoj Odluci.

([17]) Prije 2007. na toj se liniji i tijekom sezone prometovalo u okviru sustava javnih usluga.

— Civitavecchia – Olbia: društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza na temelju sustava javnih usluga izvan sezone ([18]) i na komercijalnoj osnovi tijekom sezone. Na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia nudilo je svakodnevne večernje polaske iz obiju luka na temelju unaprijed utvrđenih voznih redova Tijekom barem jednog dijela razdoblja koje se ocjenjuje SNAV je prometovao na toj liniji izvan i tijekom sezone. Međutim, SNAV je 2008. na toj liniji prometovao samo tri puta tjedno izvan sezone i svakodnevno tijekom sezone. Čini se da je 2009. i 2010. SNAV u niskoj sezoni povećao učestalost polazaka na svaki dan izvan sezone. Međutim, nakon svibnja 2011. SNAV je prestao prometovati na toj liniji kada je prometovanje na njoj preuzelo društvo Grandi Navi Veloci. Potonje društvo zatim je odlučilo prometovati na toj liniji samo tijekom sezone. Drugi prijevoznici (npr. Moby, Sardinia Ferries) na toj su liniji tijekom dijela predmetnog razdoblja prometovali samo tijekom sezone;

— Napulj – Palermo: društvo Tirrenia 2009. pružalo je usluge mješovitog prijevoza na temelju sustava javnih usluga tijekom cijele godine, dok je od 2010. nadalje te usluge pružalo na temelju sustava javnih usluga izvan sezone i na komercijalnoj osnovi tijekom sezone. Na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia nudilo je svakodnevne večernje polaske iz obiju luka prema unaprijed utvrđenom rasporedu. Tijekom cijelog razdoblja produljenja jedini konkurent koji je isto tako tijekom cijele godine prometovao na toj liniji, prijevoznik SNAV, nije mogao zajamčiti istu redovitost i kontinuitet kao Tirrenia ([19]) iako je nudio svakodnevne polaske. Osim toga, SNAV je za plovidbu na toj liniji upotrebljavao mnogo starije brodove nego Tirrenia te stoga nije nudio istu kvalitetu ([20]). Društvo Grandi Navi Veloci navelo je da je na toj liniji prometovalo od svibnja do prosinca 2011. i tijekom cijele 2012. (vidjeti i uvodne izjave 266. i 267.). Društvo Grandi Navi Veloci pružalo je usluge na toj liniji u suradnji sa SNAV-om;

— Genova – Olbia – Arbatax: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza barem tri puta tjedno tijekom cijele godine. U Arbatax se kao dodatnu stanicu uplovljavalo dva puta tjedno nakon što bi se prethodno pristalo u Olbiji. Tijekom razdoblja koje se ocjenjuje privatni prijevoznik Moby prometovao je između Genove i Olbije samo tijekom dijela godine (u većini godina od sredine ožujka do sredine listopada). Isto tako, i GNV je između Genove i Olbije prometovao samo tijekom sezone. Društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je cijele godine prometovao do Olbije. Nadalje, tijekom cijelog razdoblja koje se ocjenjuje društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je osiguravao vezu do Arbataxa;

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia svaki je dan tijekom cijele godine pružalo usluge mješovitog prijevoza s večernjim polaskom iz obiju luka. U Arbatax se kao dodatnu stanicu uplovljavalo dva puta tjedno. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik na toj liniji izvan i tijekom sezone;

— Napulj – Cagliari: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza barem jednom tjedno iz svake luke tijekom cijele godine. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini pružatelj usluge mješovitog prijevoza na toj liniji izvan i tijekom sezone;

— Palermo – Cagliari: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza na tjednoj razini iz svake luke tijekom cijele godine. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini pružatelj usluge mješovitog prijevoza na toj liniji izvan i tijekom sezone;

— Trapani – Cagliari: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza na tjednoj razini iz svake luke tijekom cijele godine. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini pružatelj usluge mješovitog prijevoza na toj liniji izvan i tijekom sezone;

— Termoli – otočje Tremiti: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge mješovitog prijevoza barem jednom dnevno iz svake luke tijekom cijele godine. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik na toj liniji izvan i tijekom sezone;

([18]) Prije 2008. na toj se liniji i tijekom sezone prometovalo u okviru sustava javnih usluga.

([19]) Konkretno, u razdoblju od 2009. do 2012. SNAV je otkazao 76 putovanja na toj liniji, dok je društvo Tirrenia otkazalo samo 19 putovanja (odnosno četiri puta manje). Nadalje, od tih 76 putovanja SNAV-a, 19 ih je otkazano zbog državnih praznika, a preostalih 57 zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta. Unatoč gotovo istom vremenu polaska, društvo Tirrenia otkazalo je samo pet putovanja (deset puta manje nego SNAV) zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta. Preostala putovanja društva Tirrenia otkazana su zbog više sile, odnosno sedam ih je otkazano zbog štrajka zaposlenika, a sedam zbog tehničkih problema.

([20]) Točnije, društvo Tirrenia upotrebljavalo je dva broda izgrađena u razdoblju od 1999. do 2000., dok je SNAV upotrebljavao plovila iz 1973., 1974., 1980. i samo u jednom slučaju iz 1989.;

— Livorno – Cagliari ([21]): na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge prijevoza tereta pet puta tjedno tijekom cijele godine. Tijekom relevantnog razdoblja konkurenti (npr. Moby) na toj su liniji nudili samo jedan polazak tjedno te bi obustavili svoje usluge tijekom ljetne sezone i božićnih praznika;

— Napulj – Cagliari: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge prijevoza tereta od dva do tri puta tjedno tijekom cijele godine. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik tereta na toj liniji izvan i tijekom sezone (uz pružanje usluge mješovitog prijevoza na istoj liniji);

— Ravenna – Catania: na temelju sustava javnih usluga društvo Tirrenia pružalo je usluge prijevoza tereta tri puta tjedno iz svake luke tijekom cijele godine. Tijekom cijelog razdoblja produljenja društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik tereta na toj liniji izvan i tijekom sezone.

2.3.1.2. Proračun i trajanje

(35) U tablici u nastavku prikazana je godišnja naknada isplaćena društvu Tirrenia za razdoblje od 2009. do srpnja 2012.:

Tablica 2.

Naknada isplaćena za razdoblje od 2009. do srpnja 2012.

Godina	Naknada (EUR)
2009. (od siječnja do prosinca)	80 010 000
2010. (od siječnja do prosinca)	72 685 642
2011. (od siječnja do prosinca)	72 685 642
2012. (od siječnja do srpnja)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Iznos isplaćen društvu Tirrenia do prijenosa vlasništva nad poslovnim ogrankom društva Tirrenia na CIN. Za preostali dio 2012. društvu CIN isplaćen je iznos od 32 707 232,54 EUR. Ukupna naknada isplaćena za 2012. tako je iznosila 72 685 642 EUR u skladu s gornjom granicom naknade utvrđenom Zakonom iz 2009.

(36) U prvotnoj konvenciji predviđeno je plaćanje godišnje naknade za pružanje javne usluge na sljedeći način: do 30. ožujka svake godine isplaćuje se početni predujam u iznosu koji odgovara 70 % naknade isplaćene prethodne godine. Do 30. lipnja izvršava se druga isplata, koja odgovara 20 % naknade. Razlika između plaćenih iznosa i manjka između operativnih troškova i prihoda tijekom tekuće godine čini bilancu, koja se isplaćuje do 30. studenoga. Ako se ispostavi da je društvo Tirrenia primilo iznos veći od neto troška pruženih usluga (prihodi umanjeni za gubitke), mora nadoknaditi razliku ([22]).

(37) Kako je prethodno opisano (vidjeti uvodnu izjavu 34.), tijekom sezone društvo Tirrenia na komercijalnoj osnovi prometuje na linijama Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia i Napulj – Palermo (od 2010. nadalje). Sva dobit ostvarena na tim linijama tijekom sezone oduzima se od iznosa naknade za pružanje javne usluge koja se plaća društvu Tirrenia, a sve gubitke nastale tijekom tog razdoblja moralo bi snositi samo društvo Tirrenia. Time se umanjuje iznos naknade potrebne za prometovanje na tim linijama na temelju sustava javnih usluga koji se primjenjuje izvan sezone.

— Naknada isplaćena 2009.

(38) U Predsjedničkoj uredbi br. 501 od 1. lipnja 1979. („Uredba br. 501/79”) utvrđeni su različiti elementi (prihodi i troškovi) koji ulaze u izračun subvencije koja se plaća pružateljima javne usluge pomorskog prijevoza. Nadalje, u Zakonu br. 856 od 5. prosinca 1986. („Zakon 856/86”) predviđene su određene izmjene sustava obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza u Italiji. Kad je riječ o vezama s većim i manjim otocima, člankom 11. Zakona

([21]) Prvotnom je konvencijom omogućen i prijevoz tereta na liniji od Genove do Cagliarija, no ta se mogućnost iskorištavala samo do srpnja 2008., a ne i tijekom razdoblja produljenja.

([22]) Nakon 25. studenoga 2010. svaki iznos prekomjerne naknade oduzima se od budućih predujmova subvencija na temelju odluke Međuresorne konferencije o određivanju godišnje subvencije utvrđene člankom 11. Zakona br. 856/1986 između Ministarstva infrastrukture i prometa, Ministarstva gospodarstva i financija i Ministarstva gospodarskog razvoja („Međuresorna konferencija”).

izmijenjeni su kriteriji za izračun naknade za pružanje javne usluge. Naime, subvenciju je trebalo izračunati na temelju razlike između prihoda i troškova usluge utvrđene u odnosu na prosječne i objektivne parametre te je ona morala sadržavati razuman povrat uloženog kapitala. U istom je članku utvrđeno i da su ugovori o javnim uslugama morali sadržavati popis subvencioniranih linija, učestalost i vrste brodova koji će se upotrebljavati. Subvencije su trebali odobriti nadležni ministri. Načela utvrđena u Predsjedničkoj uredbi br. 501/79 i Zakonu br. 856/86 uključena su u prvotne konvencije.

(39) Naknada za pružanje usluge od općega gospodarskog interesa za 2009. izračunana je u skladu s metodologijom utvrđenom prvotnom konvencijom koja je na snazi od 1991. i produljena je na razdoblje nakon 31. prosinca 2008., prvotnog datuma isteka. Konkretno, naknada je odgovarala akumuliranom neto gubitku od usluga koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga, kojem je pridodan varijabilni iznos koji odgovara povratu uloženog kapitala.

(40) Sljedeći različiti elementi troškova uzeti su u obzir pri izračunu naknade koju su odredila javna tijela: troškovi stjecanja, oglašavanja i smještaja, troškovi utovara, istovara i rukovanja, troškovi administrativnog osoblja na kopnu, troškovi održavanja brodova, administrativni troškovi, troškovi osiguranja, troškovi najma i zakupa, gorivo, porezi i troškovi amortizacije.

— Naknada isplaćena 2010., 2011. i 2012.

(41) Od 2010. naknada za pružanje usluge od općega gospodarskog interesa određuje se novom metodologijom utvrđenom u Direktivi CIPE-a ([23]) od 9. studenoga 2007. pod naslovom „Kriteriji za utvrđivanje obveza pružanja javne usluge i dinamike cijena u sektoru pomorske kabotaže od javnog interesa" („Direktiva CIPE-a") ([24]). U skladu s njezinom preambulom Direktiva CIPE-a izdana je u kontekstu privatizacije javnih poduzeća koja pružaju usluge pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga ([25]). Odredbe Direktive CIPE-a primjenjivale su se na usluge koje su društva grupe Tirrenia pružala od 2010., čak i prije stupanja na snagu odgovarajućih novih konvencija i ugovora o javnim uslugama nakon postupaka privatizacije.

(42) Zahvaljujući metodi utvrđenoj u Direktivi CIPE-a društva koja pružaju javnu uslugu pomorskog prijevoza mogu ostvariti odgovarajući povrat. Stopa povrata na kapital izračunala bi se na temelju ponderiranog prosječnog troška kapitala.

(43) Potrebni povrat na vlasnički kapital ([26]) izračunava se s pomoću modela procjene kapitalne imovine. Na temelju tog modela trošak vlasničkog kapitala dobiva se kao funkcija i. nerizične stope, ii. bete (procjene profila rizičnosti društva u odnosu na tržište vlasničkih instrumenata) i iii. premije rizika za vlasnički kapital dodijeljene tržištu vlasničkih instrumenata.

(44) Konkretno, trošak vlasničkog kapitala izračunao bi se primjenom premije za preuzimanje dodatnog rizika na stopu povrata na nerizične djelatnosti. Ta se premija izračunava kao premija tržišnog rizika pomnožena sa svojom betom, kojom se mjeri koliko je neka konkretna djelatnost rizična u odnosu na tržište.

(45) U skladu s Direktivom CIPE-a stopa povrata na nerizične djelatnosti odgovara prosječnom bruto prinosu od referentnih desetogodišnjih obveznica u odnosu na prethodnih dvanaest mjeseci za koje su dostupni podaci.

(46) U Direktivi CIPE-a utvrđena je premija tržišnog rizika od 4 %. Osim toga, u slučaju usluge koja se pruža na neisključivoj osnovi očekivani veći rizik koji snosi prijevoznik nadoknađuje se povećavanjem premije tržišnog rizika za 2,5 %.

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana („GURI") br. 50 od 28. veljače 2008.
([25]) U skladu s člankom 1. točkom 999. Zakona br. 296 od 27. prosinca 2006. i člankom 1. točkom (e) Uredbe sa zakonskom snagom 430/1997.
([26]) Željena stopa povrata za ulagatelja u vlasnički kapital s obzirom na rizični profil društva i povezane novčane tokove.

(47) Međutim, u praksi iznos naknade isplaćene društvu Tirrenia ne može premašivati gornju granicu od 72 685 642 EUR godišnje utvrđenu u Zakonu iz 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 25.). Iako je Zakonom iz 2009. ograničena godišnja naknada koja se plaća svim društvima grupe Tirrenia za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga, i Direktiva CIPE-a sadržava i određene zaštitne mjere koje tim prijevoznicima omogućuju da u dovoljnoj mjeri pokriju svoje operativne troškove.

(48) Konkretno, u skladu s Direktivom CIPE-a opseg usluga, najviše cijene karata utvrđene novom konvencijom i stvarno isplaćena naknada moraju se utvrditi na način kojim se pružatelju usluge omogućuje pokrivanje svih prihvatljivih troškova. Primjenjuje se sljedeća formula:

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

pri čemu vrijedi sljedeće:

— *VA(RSP)* je diskontirana vrijednost naknade za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge;

— *VA(AI(X))* je diskontirana vrijednost ostalih prihoda (primici od prodanih karata i drugo);

— *VA(CA)* je diskontirana vrijednost prihvatljivih operativnih troškova, duga koji se otplaćuje i povrata uloženog kapitala.

(49) U slučaju da se prethodno navedena jednadžba ne može primijeniti, opseg subvencioniranih djelatnosti mogao bi se smanjiti (vidjeti i uvodnu izjavu 103.) ili bi se mogla preispitati organizacija koja pruža uslugu (npr. s obzirom na vrstu brodova) ili bi se mogle izmijeniti najviše cijene karata.

(50) Nadalje, gornja granica cijene karata za svaku uslugu, umanjena za poreze i lučke pristojbe, prilagođava se svake godine na temelju formule za određivanje gornje granice cijene:

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

pri čemu vrijedi sljedeće:

— ΔT je godišnja promjena postotka gornje granice cijene karata;

— ΔP je stopa inflacije za referentnu godinu;

— X je stvarna godišnja stopa prilagodbe gornje granice cijene karata utvrđene u konvenciji, koja ostaje nepromijenjena tijekom trajanja konvencije.

(51) U Direktivi CIPE-a utvrđeno je i da se gornja granica cijene karata može prilagoditi u skladu s promjenama troškova goriva, oslanjajući se na standardne javno dostupne cijene.

2.3.2. *Nezakonito produljenje potpore za sanaciju društva Tirrenia*

(52) Komisija je 16. studenoga 2010. odobrila potporu za sanaciju društava Tirrenia i Siremar („Odluka iz 2010.") ([27]). Potpora se sastojala od jamstva privatnih banaka za kreditne linije u iznosu od najviše 95 000 000 EUR. Italija se obvezala da će Komisiji najkasnije šest mjeseci nakon odobrenja mjere potpore za sanaciju dostaviti plan restrukturiranja ili dokaz da je zajam u cijelosti otplaćen i/ili da je jamstvo isteklo.

(53) Italija je nakon toga obavijestila Komisiju da su odabrane financijske institucije, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo („BIIS") i Unicredit, odobrile kreditnu liniju u iznosu od 40 000 000 EUR društvima Tirrenia i Siremar (tj. 25 000 000 EUR za društvo Tirrenia i 15 000 000 EUR za Siremar) s 30. lipnja 2011. kao datumom dospijeća. Država je 15. veljače 2011. izdala jamstvo za kreditnu liniju.

(54) Iznosi su isplaćeni na sljedeći način:

(a) prvi obrok isplaćen je 28. veljače 2011. (20 000 000 EUR za društvo Tirrenia i 12 000 000 EUR za Siremar);

(b) drugi obrok isplaćen je 23. ožujka 2011. (5 000 000 EUR za društvo Tirrenia i 3 000 000 EUR za Siremar).

(55) Italija je obavijestila Komisiju da bi, s obzirom na to da je prvi obrok zajma pokrivenog jamstvom isplaćen društvima Tirrenia i Siremar tek 28. veljače 2011., razdoblje od šest mjeseci za otplatu zajma u smislu točke 25. podtočke (a) Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama („Smjernice o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.") ([28]) te uvodnih izjava 32. i 47. Odluke iz 2010. isteklo 28. kolovoza 2011.

([27]) SL C 102 od 2.4.2011., str. 1.

([28]) Komunikacija Komisije – Smjernice Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama (SL C 244, 1.10.2004., str. 2.).

(56) Međutim, Tirrenia i Siremar nisu ispunili svoje obveze u okviru zajmova, zbog čega je BIIS 11. srpnja 2011. povukao državno jamstvo. Stoga je na taj datum društvo Tirrenia državi dugovalo 25 203 063,89 EUR. Taj iznos uključuje glavnice predmetnih zajmova i neplaćene kamate koje se duguju banci.

(57) Stečajni sud odobrio je uključivanje Ministarstva gospodarstva i financija među povlaštene (*prededucibili*) vjerovnike društva Tirrenia. Talijanska tijela navode da je izvanredni upravitelj kojem je povjereno upravljanje društvom u postupku u slučaju nesolventnosti smatrao da je tada društvo Tirrenia moglo vratiti financijska sredstva do 28. kolovoza 2011. zahvaljujući prihodima od planirane privatizacije (vidjeti odjeljak 2.3.3.).

(58) Ugovor o prodaji poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN potpisan je 25. srpnja 2011. Međutim, prijenos imovine, a time i plaćanje, odgođen je, ponajprije zbog poteškoća u dobivanju potrebnih odobrenja za koncentraciju ([29]). Talijansko tijelo za tržišno natjecanje, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM"), naposljetku je 21. lipnja 2012. odobrilo transakciju između društava Tirrenia i CIN, a prodaja je završena 19. srpnja 2012.

(59) Društvo Tirrenia državi je 18. rujna 2012. vratilo iznos od 25 852 548,93 EUR. Italija je 24. listopada 2012. obavijestila Komisiju da je društvo Tirrenia u cijelosti otplatilo iznose koje je dugovalo do 11. srpnja 2011., uključujući kamate u iznosu od 649 485,04 koje je dugovalo državi, te je dostavila dokaze u prilog tomu.

2.3.3. *Privatizacija društva Tirrenia i odgođeno plaćanje kupovne cijene koju je trebao platiti CIN*

(60) Društvo Fintecna objavilo je 23. prosinca 2009. prvi poziv na podnošenje ponuda za prodaju cjelokupnog dioničkog kapitala društva Tirrenia, uključujući njegovo društvo kćer Siremar. Do 19. veljače 2010. zaprimljeno je 16 iskaza interesa od 19 subjekata. Nakon neuspjelih pregovora s jedinim ponuditeljem koji je dostavio obvezujuću ponudu, društvo Fintecna je 4. kolovoza 2010. postupak proglasilo zatvorenim. Italija navodi da pregovori nisu uspjeli zbog nesigurnosti povezanih s financijskim aspektima ponude.

(61) Nakon neuspjeha prvog pokušaja privatizacije nad društvima Tirrenia i Siremar, suočenima s ozbiljnim financijskim poteškoćama, pokrenut je kolektivni postupak u slučaju nesolventnosti predviđen talijanskim pravom za velika društva, odnosno postupak izvanredne uprave (*amministrazione straordinaria*), te su ona ubrzo proglašena nesolventnima. Točnije, postupak izvanredne uprave nad društvom Tirrenia pokrenut je 5. kolovoza 2010. Sud u Rimu donio je 12. kolovoza 2010. presudu br. 332/2010, kojom je društvo Tirrenia proglasio nesolventnim.

2.3.3.1. Postupak izvanredne uprave

(62) Za razliku od uobičajenog stečajnog postupka, čiji je glavni cilj likvidacija nesolventnog društva kako bi se podmirila potraživanja vjerovnika, postupak izvanredne uprave utvrđen Uredbom sa zakonskom snagom br. 270 od 8. srpnja 1999. poseban je postupak u slučaju nesolventnosti velikih društava kojim se nastoji zaštititi imovina i osigurati nastavak poslovanja.

(63) U skladu s tim postupkom uprava nesolventnog društva prenosi se na izvanrednog upravitelja kojeg imenuje nadležno ministarstvo. Izvanredni upravitelj predlaže plan oporavka predmetnog poduzeća restrukturiranjem nesolventnog društva ili prodajom njegove imovine. Taj plan prethodno mora odobriti nadležno ministarstvo uzimajući u obzir mišljenje nadzornog odbora (koji čine stručnjaci koje imenuje ministarstvo).

(64) Uredbom sa zakonskom snagom br. 347 od 23. prosinca 2003. o utvrđivanju hitnih mjera za restrukturiranje velikih nesolventnih društava, uz izmjene pretvorenom u Zakon br. 39 od 18. veljače 2004. („zakon Marzano"), uređen je postupak izvanredne uprave koji se primjenjuje na nesolventna društva koja namjeravaju biti uključena u taj postupak restrukturiranja. Ta društva trebaju i ispuniti određene kumulativne kriterije koji se odnose na broj zaposlenika u prethodnoj godini i razinu zaduženosti.

([29]) Za više pojedinosti vidjeti uvodne izjave od 79. do 81.

(65) U okviru postupka zahtijeva se da nesolventno društvo podnese zahtjev talijanskom ministru gospodarskog razvoja i predstavku nadležnom stečajnom sudu. Ministarstvo zatim odlučuje o pokretanju postupka nad nesolventnim društvom te imenuje izvanrednog upravitelja pod nadzorom Nadzornog odbora, dok sud utvrđuje u kojoj je mjeri društvo nesolventno.

(66) U roku od 180 dana od imenovanja izvanredni upravitelj mora ministarstvu dostaviti plan restrukturiranja. Redovni stečajni postupak pokreće se samo ako ministarstvo ne odobri taj plan restrukturiranja, a alternativa u obliku prodaje imovine nije izvediva.

(67) Uredbom sa zakonskom snagom 134/2008 („Uredba 134/2008") ([30]) uvedeno je nekoliko izmjena zakona Marzano. Te se izmjene odnose na društva koja pružaju osnovne javne usluge te među ostalim obuhvaćaju mogućnost da izvanredni upravitelj odredi kupca za imovinu nesolventnog društva u okviru pregovora sa strankama koje srednjoročno jamče kontinuitet javne usluge i brzo djelovanje. U Uredbi 134/2008 navodi se da prodajna cijena ne može biti niža od tržišne vrijednosti imovine koju je utvrdio neovisni stručnjak imenovan ministarskom uredbom.

(68) Uredbom 134/2008 uvedena je i mogućnost da se odmah provede plan prodaje imovine, za razliku od prethodnog sustava u skladu s kojim je ministarstvu najprije trebalo dostaviti plan restrukturiranja. Konačno, u Uredbi 134/2008 utvrđeno je da se, ako ministarstvo ne može provesti ni odobriti plan prodaje imovine ni plan restrukturiranja, pokreće redovni stečajni postupak.

2.3.3.2. Postupak prodaje

(69) Poziv na podnošenje ponuda za prodaju poslovnog ogranka društva Tirrenia ([31]) u kombinaciji s novom konvencijom u trajanju od osam godina objavljen je 15. rujna 2010. Cilj tog poziva bio je provjeriti postoje li potencijalni nacionalni ili međunarodni subjekti zainteresirani za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia koji bi mogli zajamčiti kontinuitet usluga prijevoza.

(70) Poziv je objavljen na internetskim stranicama društva Tirrenia, u nekoliko novina ([32]) i na odabranim specijaliziranim internetskim stranicama ([33]). Kao rok za taj poziv na iskaz interesa najprije je određen 29. rujna 2010., no zatim je produljen do 20. listopada 2010. javnom obavijesću objavljenom u istim navedenim nacionalnim i međunarodnim novinama i internetskim stranicama kako bi se osiguralo razumno razdoblje za dostavu iskaza interesa.

(71) Nacionalni, europski i neeuropski subjekti dostavili su ukupno 21 iskaz interesa za sudjelovanje u tom natječajnom postupku. Izvanredni upravitelj zatim je pozvao šesnaest subjekata koji su u svojim iskazima interesa dokazali da mogu zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza ([34]) da provedu temeljitu dubinsku analizu poslovnog ogranka društva Tirrenia. Pristup odgovarajućoj dokumentaciji odobren je pod uvjetom da zainteresirane strane potpišu ugovor o povjerljivosti.

(72) Jedanaest strana ([35]) koje su naposljetku odlučile provesti tu dubinsku analizu dobilo je pristup virtualnim sobama s podacima koje su sadržavale sljedeće:

(a) sve tehničke, pravne i financijske informacije, uključujući pojedinosti o poslovnom ogranku koji se prodaje;

(b) poslovni plan poslovnog ogranka društva Tirrenia koji je sastavio izvanredni upravitelj;

(c) izvješće prodavatelja o dubinskoj analizi i bilancu društva na datum pokretanja postupka izvanredne uprave;

([30]) Članak 4. stavak 4.c Uredbe sa zakonskom snagom br. 134 od 28. kolovoza 2008., pretvorene u Zakon br. 166 od 27. listopada 2008., o hitnim mjerama za restrukturiranje velikih nesolventnih društava (*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*).

([31]) Vidjeti uvodnu izjavu 27. za više informacija o upotrebi izraza „poslovni ogranak" u ovom kontekstu.

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

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

([34]) Pet subjekata isključeno je jer nisu dostavili odgovarajuće dokaze za to da mogu osigurati kontinuitet javne usluge pomorskog prijevoza i dotične fizičke osobe očito nisu raspolagale potrebnim financijskim sredstvima.

([35]) Talijanska tijela tvrde da je ostalih pet subjekata pozvanih na sudjelovanje u fazi dubinske analize navelo da više nisu zainteresirani za sudjelovanje u transakciji.

(d) novi nacrt konvencije u trajanju od osam godina koji će potpisati uspješni ponuditelj i država;

(e) sve ostale informacije potrebne potencijalnim kupcima za točnu procjenu vrijednosti predmeta prodaje.

(73) Ministarskom uredbom od 4. veljače 2011. ministar gospodarskog razvoja imenovao je društvo Banca Profilo neovisnim stručnjakom za procjenu vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia na temelju članka 4. stavka 4.c Uredbe sa zakonskom snagom br. 347/2003. Društvo Banca Profilo procijenilo je 8. ožujka 2011. da vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia (uključujući novu konvenciju u trajanju od osam godina) iznosi 380 000 000 EUR. Taj je podatak učitan u sobu s podacima kako bi mu svi potencijalni ponuditelji mogli pristupiti prije isteka roka za podnošenje obvezujućih ponuda.

(74) Izvanredni upravitelj naveo je 15. ožujka 2011., nakon isteka posljednjeg roka za podnošenje obvezujućih ponuda, da je samo CIN, društvo koje se sastoji od društava Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. i Marinvest S.r.l., dostavio obvezujuću ponudu u skladu s uvjetima iz obavijesti o postupku od 2. veljače 2011. ([36])

(75) CIN je 14. travnja 2011., nakon što mu je izvanredni upravitelj poslao zahtjev za pojašnjenje, dostavio konačnu obvezujuću ponudu za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia. U ponudi, dopunjenoj i. poslovnim planom usklađenim s obvezama pružanja javne usluge utvrđenima u konvenciji i ii. bankovnim jamstvima za ukupni iznos od 20 000 000 EUR, konkretno je bilo predviđeno sljedeće:

i. ukupna ponuđena cijena za kupnju poslovnog ogranka društva Tirrenia zajedno s novom konvencijom u trajanju od osam godina od 380 100 000 EUR;

ii. plaćanje ponude na način da se iznos od 200 100 000 EUR plati nakon prijenosa poslovnog ogranka, a preostali iznos plati naknadno na sljedeći način:

(a) 55 000 000 EUR plaća se do 15. prosinca treće godine od prijenosa poslovnog ogranka;

(b) 60 000 000 EUR plaća se do 15. prosinca šeste godine od prijenosa poslovnog ogranka;

(c) 65 000 000 EUR plaća se do 15. prosinca osme godine od prijenosa poslovnog ogranka.

(76) S obzirom na prethodno navedeno izvanredni upravitelj unio je obvezujuću ponudu društva CIN u sobu s podacima te je 2. svibnja 2011. svim ponuditeljima koji su uzeti u obzir za fazu dubinske analize poslao poziv da do 12. svibnja 2011. dostave bolju ponudu od one koju je CIN dostavio 14. travnja 2011. Na zahtjev jednog od potencijalnih kupaca izvanredni upravitelj produljio je rok za dostavu boljih ponuda do 19. svibnja 2011. Međutim, izvanredni upravitelj do tog datuma nije primio nijednu drugu ponudu.

(77) Na temelju procjene izvanrednog upravitelja i njegovih savjetnika ponuda za kupnju koju je CIN dostavio 14. travnja 2011. smatrala se usklađenom s vrijednošću poslovnog ogranka društva Tirrenia koju je utvrdilo društvo Banca Profilo. Za poslovni plan uključen u ponudu utvrđeno je da je u skladu s uvjetima iz obavijesti o postupku od 2. veljače 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 74.) te se smatrao odgovarajućim dokazom sposobnosti ponuditelja da zajamči neometani nastavak javne usluge osiguravanja pomorske veze.

(78) Ministarstvo gospodarskog razvoja zatim je 23. svibnja 2011. ovlastilo izvanrednog upravitelja za prodaju poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN u skladu s uvjetima iz ponude dostavljene 14. travnja 2011. Nakon dodatnih savjetovanja izvanredni upravitelj potpisao je ugovor s društvom CIN 25. srpnja 2011.

(79) Transakcija koja je iz toga proizašla 21. studenoga 2011. prijavljena je Komisiji radi odobrenja. Komisija je 18. siječnja 2012. pokrenula detaljnu istragu u skladu s Uredbom EU-a o koncentracijama ([37]).

([36]) U toj obavijesti od 2. veljače 2011. izvanredni upravitelj pozvao je zainteresirane strane da prije 15. ožujka 2011. dostave konačnu, bezuvjetnu i obvezujuću ponudu za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia, zajedno s bankovnim jamstvom na prvi poziv za iznos od 20 milijuna EUR, kojim se pokrivaju obveze preuzete u ponudi i poslovnim planom usklađenim s obvezama pružanja javne usluge predviđenima u nacrtu nove konvencije na temelju Zakona iz 2010.

([37]) Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).

(80) Prvo istraživanje tržišta koje je provela Komisija ukazalo je na ozbiljne nesigurnosti u pogledu tržišnog natjecanja, posebno jer su sudionici u koncentraciji imali vrlo velike, ako ne i monopolističke, zajedničke tržišne udjele u nizu pomorskih linija u Italiji, a posebno u određenim linijama prema Sardiniji i iz nje. CIN je u početku bio zajednički pothvat glavnih konkurenata društva Tirrenia: društava Grimaldi, Marinvest (pod čijom su kontrolom, na primjer, Grandi Navi Veloci i SNAV) i Onorato Partecipazioni (pod čijom je kontrolom Moby). S obzirom na Komisijine dvojbe Grimaldi i Marinvest povukli su se iz društva CIN prodajom svojih udjela društvu Onorato Partecipazioni. To je društvo zatim privuklo nove dioničare tako da je, u konačnici, 40 % društva CIN bilo u vlasništvu društva Moby (pod kontrolom društva Onorato Partecipazioni), 30 % u vlasništvu društva Clessidra Società del Risparmio, 20 % u vlasništvu društva Gruppo Investimenti Portuali i 10 % u vlasništvu društva Shipping Investment S.r.l.

(81) Komisija je 27. travnja 2012. zaključila svoju detaljnu istragu nakon što su se stranke povukle iz prijavljene transakcije. Revidirana koncentracija, za koju više nije bilo potrebno odobrenje na europskoj razini, prijavljena je AGCM-u 7. svibnja 2012. Svojom rezolucijom br. 23670 od 21. lipnja 2012. AGCM odobrio je transakciju ako se ispune određeni uvjeti ([38]). Vlasništvo nad poslovnim ogrankom društva Tirrenia konačno je preneseno na CIN 19. srpnja 2012.

(82) Društvo Onorato Partecipazioni izvijestilo je 6. srpnja 2015. o svojoj namjeri da stekne potpunu kontrolu nad društvima Moby i CIN stjecanjem dionica od drugih dioničara obaju društava. AGCM je odobrio taj postupak, iz kojeg je zapravo proizlazila koncentracija između društava Moby i CIN, svojom rezolucijom br. 25773 od 10. prosinca 2015., isto tako uz primjenu uvjeta za linije Civitavecchia – Olbia i Genova – Olbia ([39]). Kao posljedica te reorganizacije CIN je trenutačno u stopostotnom vlasništvu društva Moby, a oba su društva stoga u stopostotnom vlasništvu društva Onorato Partecipazioni.

(83) Upravni odbor društva Moby 26. travnja 2018. odobrio je plan spajanja s društvom CIN. Ta se koncentracija trebala završiti do kraja 2018. ako se steknu potrebna odobrenja, ali je odgođena zbog intervencije društva Tirrenia pod izvanrednom upravom.

2.3.3.3. Kupoprodajni ugovor

(84) U kupoprodajnom ugovoru od 25. srpnja 2011. preneseni poslovni ogranak društva Tirrenia definiran je kao dio poslovanja društva Tirrenia namijenjen pružanju usluga prijevoza u okviru postojećih obveza pružanja javne usluge. Konkretno, u članku 4. ugovora navodi se da je imovina poslovnog ogranka popisana u prilogu kupoprodajnom ugovoru i da obuhvaća svu nematerijalnu ([40]) i materijalnu ([41]) imovinu koju društvo upotrebljava za izvršavanje svojih obveza pružanja javne usluge.

(85) U članku 11. stavku 3. kupoprodajnog ugovora propisano je da prodaja ovisi o potpisivanju nove konvencije između društva CIN i Ministarstva prometa u određenom unaprijed utvrđenom roku. Drugim riječima, potpisivanje nove konvencije nužno je za konačno zaključenje prodaje.

(86) Nadalje, u članku 7. stavku 9. kupoprodajnog ugovora navodi se da će CIN ponuditi nova radna mjesta (na temelju novih ugovora o radu) cjelokupnom administrativnom osoblju i posadi koje društvo Tirrenia zapošljava radi izvršavanja obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir stečene kvalifikacije i/ili istovjetnost opisa radnih mjesta te moguće sporazume sa sindikatima. U skladu sa zahtjevom iz članka 63. stavka 2. Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999 CIN tijekom razdoblja od dvije godine ne smije davati otkaze koji nisu izrečeni kao stegovna mjera. U skladu s člankom 7. stavcima 11. i 12. kupoprodajnog ugovora CIN je dužan redovito obavještavati prodavatelja o poštovanju tih obveza, a u slučaju kršenja primjenjuju se znatne novčane kazne.

(87) U članku 7. stavku 6. točki (d) kupoprodajnog ugovora utvrđeno je da je kupac sposoban, u skladu s člankom 4. stavkom 4.c zakona Marzano, zajamčiti srednjoročni kontinuitet usluge te poštovanje primjenjivog nacionalnog i međunarodnog zakonodavstva.

([38]) Oni uključuju, među ostalim, gornje granice za tarife, obustavljanje određenih usluga i prodaju prijevoznih kapaciteta na određenim linijama drugim prijevoznicima.

([39]) Budući da su Moby i CIN bili jedina društva koja prometuju na tim linijama, društvo Onorato Partecipazioni obvezalo se 1. zadržati ili povećati ukupnu ponudu usluga prijevoza na linijama Civitavecchia – Olbia i Genova – Olbia; 2. poštovati gornju granicu za tarife na temelju cijena za sezonu koje je Moby odredio 2014.; 3. prodati 10 % prijevoznih kapaciteta u sezoni, s popustom na tarife od 20 %, nepovezanim trećim stranama.

([40]) Patenti i prava intelektualnog vlasništva; koncesije, licencije, žigovi i slična prava; ostala nematerijalna imovina.

([41]) Sustavi i strojevi; industrijska i komercijalna oprema; ostala materijalna imovina.

(88) U skladu s člankom 5. kupoprodajnog ugovora prodajna cijena u iznosu od 380 100 000 EUR plaća se na sljedeći način:

(a) iznos od 200 100 000 EUR (takozvana fiksna cijena) plaća se u roku od tri radna dana nakon što Ministarstvo gospodarskog razvoja donese uredbu kojom se uklanja svaki unos povezan s pravima prvokupa te upisi zapljena i oduzimanja povezani s poslovnim ogrankom društva Tirrenia;

(b) plaćanje preostalog iznosa od 180 000 000 EUR (takozvani odgođeni iznos) odgađa se na sljedeći način: iznos od 55 000 000 EUR plaća se 30. travnja četvrte godine nakon prvotnog datuma stupanja nove konvencije na snagu; iznos od 60 000 000 EUR plaća se 30. travnja sedme godine nakon prvotnog datuma stupanja nove konvencije na snagu, a iznos od 65 000 000 EUR plaća se 30. travnja devete godine nakon prvotnog datuma stupanja nove konvencije na snagu ([42]).

(89) U članku 8. stavku 23. kupoprodajnog ugovora navodi se da, u skladu s člankom 63. stavkom 5. Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999 novi vlasnik neće biti obvezan otplatiti dugove društva Tirrenia nastale prije prijenosa poslovnog ogranka.

(90) Stranke su 16. srpnja 2012. potpisale dodatak kupoprodajnom ugovoru kojim se, među ostalim, mijenja način plaćanja fiksne cijene od 200 100 000 EUR (vidjeti uvodnu izjavu 88. točku (a)). Konkretno, iznos od 138 200 000 EUR i dalje se plaća u roku od tri dana od donošenja uredbe iz uvodne izjave 88. točke (a), a preostali iznos od 61 900 000 EUR plaća se s kamatama ([43]) 1. ožujka osme godine nakon stupanja nove konvencije na snagu (tj. 2020.). Stranke su se dogovorile da će se dvije godine nakon stupanja na snagu međusobno savjetovati o tome je li moguće ponovno pregovarati o uvjetima plaćanja preostalog iznosa od 61 900 000 EUR. U skladu s tim navedeni je iznos plaćen ranije nego što je bilo predviđeno (tj. u veljači 2016. umjesto u ožujku 2020.). Nema promjena u plaćanju odgođenog iznosa od 180 000 000 EUR.

2.3.3.4. Studija društva Banca Profilo

(91) Kako je prethodno opisano (vidjeti uvodnu izjavu 73.), ministar gospodarskog razvoja imenovao je društvo Banca Profilo neovisnim stručnjakom za procjenu vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia na temelju članka 4. stavka 4.c Uredbe sa zakonskom snagom br. 347/2003. Društvo Banca Profilo 8. ožujka 2011. objavilo je izvješće u kojem je opisalo metodologije procjene vrijednosti i podatke kojima se koristilo, uključujući vlastiti poslovni plan društva Tirrenia za razdoblje od 2011. do 2018. Izvješće je sadržavalo procijenjeni raspon vrijednosti za poslovni ogranak društva Tirrenia.

(92) Procjene vrijednosti društva Banca Profilo temelje se na nekoliko pretpostavki, posebno onoj da će se novi ugovor o javnim uslugama primjenjivati do njegova isteka i da bi kao rezultat toga poslovni ogranak društva Tirrenia primio naknadu za pružanje javne usluge za upravljanje pomorskim prometnim vezama utvrđenima u tom ugovoru. U svojem izvješću o procjeni vrijednosti društvo Banca Profilo upućuje na diskontirani novčani tok i dodanu ekonomsku vrijednost kao glavne metodologije te na metode tržišnih multiplikatora i vlasničkog kapitala kao sekundarne metodologije za potrebe nadzora.

(93) U okviru metodologije diskontiranog novčanog toka Banca Profilo uzima u obzir sljedeće: i. novčane tokove nastale do datuma isteka nove konvencije; ii. likvidacijsku vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia u trenutku isteka nove konvencije na temelju pretpostavke da neće biti moguće nastaviti poslovanje nakon tog datuma; i iii. vrijednost vlasničkog kapitala nekih ograničenih manjinskih udjela u poslovnom ogranku društva Tirrenia. U okviru metodologije dodane ekonomske vrijednosti Banka Profilo ocjenjuje sljedeće: i. prilagođenu knjigovodstvenu vrijednost; ii. *goodwill*; iii. likvidacijsku vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia u trenutku isteka nove konvencije (zbog istog razloga kao u okviru pristupa diskontiranog novčanog toka). Ta se ocjena temelji na podacima iz industrijskog plana društva i izračuna društva Banca Profilo koji se temelji na tim podacima.

(94) Sekundarne metodologije ukratko su opisane u nastavku. Analiza tržišnih multiplikatora temelji se na izračunima društva Banca Profilo u kojima su upotrijebljeni podaci društva Bloomberg za devet usporedivih društava za pomorski promet. Metoda vlasničkog kapitala sastoji se od procjene neto vrijednosti imovine zabilježene u bilanci uz određene prilagodbe ako su potrebne (npr. vrijednost flote, ugovor o javnim uslugama itd.).

(95) Društvo Banca Profilo zaključilo je na temelju prethodno navedenih metodologija da bi vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia iznosila od 380 do 426 milijuna EUR. Stoga bi najmanju cijenu za to društvo trebalo odrediti na 380 000 000 EUR.

([42]) Datum na koji CIN i nadležno ministarstvo potpišu novu konvenciju.

([43]) Po zakonskoj kamatnoj stopi na godišnjoj osnovi bez kapitalizacije koja se obračunava od datuma stupanja na snagu do otplate cjelokupnog iznosa.

2.3.3.5. Izvješće društva Ecorys

(96) U okviru službenog istražnog postupka Komisija je angažirala neovisnog konzultanta (društvo Ecorys) za utvrđivanje tržišne vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia koji se prodaje (vidjeti uvodnu izjavu 8.). Konzultant je trebao i. potvrditi valjanost procjene vrijednosti koji je provelo društvo Banca Profilo; i ii. utvrditi tržišnu vrijednost poslovne jedinice bez povezanih uvjeta.

(97) Za određivanje vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia u kombinaciji s novom konvencijom društvo Ecorys primijenilo je glavne metodologije koje je primijenilo i društvo Banca Profilo. Konkretno, društvo Ecorys upotrijebilo je metodologije diskontiranog novčanog toka i dodane ekonomske vrijednosti, no izmijenio je relevantne pretpostavke gdje je to smatralo primjerenim ([44]). Ecorys pretpostavlja da se nova konvencija neće produljiti ([45]) na datum isteka i da se stoga na linijama obuhvaćenima javnom uslugom više neće prometovati nakon tog datuma. Na temelju toga društvo Ecorys zaključilo je da minimalna tržišna vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia koje se prodaje iznosi 409,5 milijuna EUR (tj. za gotovo 8 % više od procjene društva Banca Profilo).

(98) Društvo Ecorys zaključilo je i da bi se, da je poslovni ogranak društva Ecorys prodan bez povezanih uvjeta, a posebno bez novog ugovora o javnim uslugama za pružanje javne usluge (a time i bez obveze osiguranja kontinuiteta navedene javne usluge), to društvo prodalo po svojoj likvidacijskoj vrijednosti ([46]), odnosno po cijeni od 303,5 milijuna EUR. Društvo Ecorys taj je zaključak temeljilo na pretpostavci da poslovni ogranak društva Tirrenia ne bi moglo nastaviti s profitabilnim poslovanjem bez naknade za pružanje javne usluge. Društvo Ecorys opisalo je linije u okviru javne usluge na kojima prometuju i Tirrenia i Siremar kao „poslovanje kojim nastaju znatni gubici, koje je obilježeno malim brojem putnika i koje u potpunosti ovisi o financijskim sredstvima na temelju konvencija". Nadalje, društvo Ecorys smatralo je da „mogućnost promjene kvalitete usluga i veći prostor za određivanje cijena karata nisu dovoljni da bi te linije s poslovnog stajališta bile gospodarski održive". Društvo Ecorys primijetilo je da je ta likvidacijska vrijednost manja od vrijednosti ostvarene natječajem te je navelo da zbog toga neposredna likvidacija (točnije, prodaja brodova) nije bila održiva alternativa za subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(99) Nadalje, društvo Ecorys usporedilo je osoblje poslovnog ogranka društva Tirrenia s osobljem nekoliko usporedivih trajektnih prijevoznika te zaključilo da broj zaposlenika i struktura troškova osoblja društva Tirrenia „nisu drukčiji od tih usporedivih društava kad se uzmu u obzir udio troškova rada u ukupnim prihodima ([47]) te omjer troškova rada i osoblja" ([48]). Analiza nije pokazala nikakvu veliku razliku između poslovnog ogranka društva Tirrenia i usporedivih društava koja bi mogla upućivati na prevelik broj zaposlenika ili prekomjerne troškove rada. Stoga potencijalni kupac ne bi imao dovoljno manevarskog prostora u pogledu otpuštanja ili zamjene dijela radne snage. Na temelju toga društvo Ecorys zaključilo je da ne postoje elementi kojima bi se dokazalo da je stanje u pogledu radne snage imalo ikakav znatan učinak na vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia.

2.3.4. *Nova konvencija između Italije i društva CIN*

2.3.4.1. Korisnik

(100) CIN je uspješni podnositelj ponude za poslovni ogranak društva Tirrenia te su ga u tu svrhu prvotno osnovali Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. i Marinvest S.r.l., iako su potonje dvije stranke morala zamijeniti tri druga ulagatelja kako bi se dobilo odobrenje za koncentraciju (vidjeti uvodnu izjavu 80.). Kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 82.), CIN je od srpnja 2015. pod isključivom kontrolom društva Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Prije svega, društvo Banca Profilo pretpostavilo je da će se cijeli poslovni ogranak društva Tirrenia likvidirati po isteku nove konvencije. Ecorys, s druge strane, pretpostavlja da bi plovila koja se upotrebljavaju u okviru obveza pružanja javne usluge (tj. izvan sezone) i na komercijalnoj osnovi (tj. tijekom sezone) nastavila ploviti na komercijalnoj osnovi te bi se zatim prodala na kraju svojeg korisnog vijeka trajanja. Međutim, društvo Ecorys nije utvrdilo bi li bilo održivo nastaviti pružati te usluge samo tijekom sezone (npr. trenutačni ugovori o radu zaposlenika obuhvaćaju sezonu i razdoblje izvan sezone).

([45]) Ecorys navodi da je, iako se takvo produljenje ne može isključiti, zbog nesigurnosti i manjka pouzdanih informacija o uvjetima javne usluge u okviru budućeg produljenja vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia razumno procijeniti neovisno o mogućem budućem produljenju sustava javnih usluga.

([46]) Društvo Ecorys tu je vrijednost izračunalo kao razliku između troškova nastalih otpuštanjem svih zaposlenika i prilagođene neto vrijednosti imovine poslovnog ogranka društva Tirrenia.

([47]) Ecorys smatra da taj omjer označava ima li trošak rada znatan utjecaj na proračun poslovnog ogranka društva Tirrenia u odnosu na slična društva.

([48]) Ecorys smatra da taj omjer označava je li trošak rada poslovnog ogranka društva Tirrenia nerazmjeran u odnosu na slična društva.

2.3.4.2. Linije

(101) U skladu s novom konvencijom od 18. srpnja 2012. između Italije i društva CIN potonje bi na temelju sustava javnih usluga prometovalo na sljedećim linijama:

Tablica 3.

Linije na kojima CIN prometuje u skladu s novom konvencijom

Linije za mješoviti prijevoz	Linije za prijevoz tereta
Napulj – Palermo (samo izvan sezone): svakodnevna usluga (preko noći) iz obiju luka.	Livorno – Cagliari (tijekom cijele godine): pet polazaka tjedno iz svake luke.
Genova – Porto Torres (samo izvan sezone): svakodnevna usluga (preko noći) iz obiju luka.	
Genova – Olbia – Arbatax (tijekom cijele godine): prema Sardiniji: tri polaska tjedno iz Genove do Olbije izvan sezone odnosno pet polazaka tjedno tijekom sezone uz produljenje linije od Olbije do Arbataxa dvaput tjedno; prema kopnu: dva polaska tjedno iz Arbataxa do Genove sa zaustavljanjem u Olbiji. Jedan dodatni polazak iz Olbije do Genove izvan sezone odnosno tri dodatna polaska tijekom sezone.	Napulj – Cagliari (tijekom cijele godine): jedan do tri polaska tjedno iz svake luke. Jedan od tih triju polazaka može prometovati na liniji Cagliari – Palermo u skladu s prometnim zahtjevima.
Civitavecchia – Olbia (samo izvan sezone): svakodnevna usluga (preko noći) iz obiju luka.	Ravenna – Catania (tijekom cijele godine): tri polaska tjedno iz svake luke.
Napulj – Cagliari (tijekom cijele godine): jedan polazak tjedno iz svake luke izvan sezone odnosno dva polaska tjedno tijekom sezone.	
Palermo – Cagliari (tijekom cijele godine): jedan polazak tjedno iz svake luke izvan sezone i tijekom nje.	
Trapani – Cagliari (tijekom cijele godine): jedan polazak tjedno iz svake luke izvan sezone i tijekom nje.	
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax (tijekom cijele godine): prema Sardiniji: svakodnevna usluga (preko noći) od Civitavecchije do Cagliarija uz produljenje linije do Arbataxa dvaput tjedno; prema kopnu: svakodnevna usluga (preko noći) od Cagliarija do Civitavecchije uz produljenje linije do Arbataxa dvaput tjedno.	
Termoli – otočje Tremiti (tijekom cijele godine): svakodnevna usluga iz obiju luka i dvije dodatne veze tjedno iz obiju luka. Jedna veza tjedno za prijevoz opasnih tvari. Jedna dodatna veza tjedno tijekom sezone.	

(102) CIN će tijekom sezone prometovati na linijama Napulj – Palermo, Genova – Porto Torres i Civitavecchia – Olbia na komercijalnoj osnovi. U Prilogu A novoj konvenciji opisan je način na koji će se prometovati na svakoj od linija iz tablice 3. (npr. vrsta brodova, vrijeme polaska za neke od linija itd.). Osim toga, cijene karata koje se naplaćuju korisnicima (stanovnicima otoka i drugim putnicima) ne smiju premašivati ograničenja utvrđena člankom 6. nove konvencije i detaljno opisana u istom prilogu A.

(103) Dopisom od 7. studenoga 2013. CIN je zatražio reviziju uvjeta gospodarske i financijske ravnoteže kako su predviđeni člankom 9. nove konvencije (vidjeti uvodnu izjavu 107.). Talijansko Ministarstvo infrastrukture i prometa i CIN na toj su osnovi 7. kolovoza 2014. dogovorili nekoliko izmjena konvencije od 18. srpnja 2012. Kako bi se ponovno uspostavila gospodarska i financijska ravnoteža poslovanja, u sporazumu o izmjenama utvrđeno je sljedeće:

— ukinut će se linija Trapani – Cagliari za mješoviti prijevoz;

— ukinut će se linija Napulj – Cagliari za prijevoz tereta;

— linija Ravenna – Catania za prijevoz tereta izmijenit će se kako bi se omogućili polasci iz Ravenne, Venecije ili Monfalconea prema Cataniji te moguće zaustavljanje u Brindisiju i obratno;

— na (izmijenjenim) linijama za prijevoz tereta više se neće morati prometovati tijekom određenih dijelova godine ([49]) (uglavnom na državne praznike i tijekom sezone godišnjih odmora);

— izmijenit će se učestalost usluga i najmanji broj veza na nekim linijama. Najvažnije promjene navedene su u nastavku:

(a) na liniji za mješoviti prijevoz Genova – Olbia – Arbatax ukinut će se veza s Arbataxom izvan sezone (ali će se zadržati tijekom sezone);

(b) na liniji za mješoviti prijevoz Civitavecchia – Cagliari – Arbatax učestalost izvan sezone smanjena je sa svakodnevnih polazaka na tri polaska tjedno uz dvije veze tjedno prema Arbataxu, no bez promjena tijekom sezone;

(c) na liniji za mješoviti prijevoz Napulj – Cagliari učestalost izvan sezone povećana je s jednog na dva polaska tjedno bez promjena tijekom sezone;

(d) na liniji za mješoviti prijevoz Palermo – Cagliari učestalost tijekom sezone povećana je s jednog na dva polaska tjedno bez promjena izvan sezone;

(e) na liniji za prijevoz tereta Livorno – Cagliari učestalost je izmijenjena s pet polazaka tjedno na četiri do šest polazaka tjedno;

— najveći iznos godišnje naknade za pružanje javne usluge zadržao bi se na 72 685 642 EUR i ni u kojem se slučaju ne bi mogao povećati.

2.3.4.3. Trajanje

(104) Nova konvencija koju su Italija i CIN potpisali 18. srpnja 2012. bit će na snazi osam godina i u skladu s tim istječe 18. srpnja 2020.

2.3.4.4. Obveze pružanja javne usluge

(105) Obveze pružanja javne usluge uvedene društvu CIN odnose se na pomorske prometne veze na kojima će se prometovati (vidjeti uvodnu izjavu 101.), vrstu i kapacitet plovila na predmetnim pomorskim linijama na kojima se prometuje, dostupnost rezervnog broda kako bi se osigurao kontinuitet usluge, učestalost usluge i najviše cijene karata koje se na svakoj od linija naplaćuju korisnicima usluge.

2.3.4.5. Naknada

(106) Godišnja naknada koju CIN treba primiti na temelju nove konvencije ograničena je na 72 685 642 EUR. Iznos naknade određuje se na temelju metodologije utvrđene Direktivom CIPE-a (vidjeti uvodne izjave od 41. do 51.).

(107) U članku 8. nove konvencije predviđena je redovita revizija opsega subvencioniranih djelatnosti svake tri godine kako bi se utvrdilo da nema financijske neravnoteže. Osim toga, u članku 9. nove konvencije utvrđeno je da stranke mogu tu reviziju pokrenuti ranije u vrlo specifičnim slučajevima neočekivanih i strukturnih promjena u prihodima ili troškovima, a u svakom slučaju tek nakon prve godine svakog trogodišnjeg razdoblja („zaštitna klauzula”).

([49]) Konkretno od 24. prosinca do 6. siječnja, od srijede prije Uskrsa do sljedećeg utorka, na državne praznike 25. travnja, 1. svibnja, 2. lipnja, 1. studenoga i 8. prosinca te tijekom dva tjedna u kolovozu na temelju sporazuma s nadležnim ministarstvima.

2.3.5. *Prioritet u pogledu vezova*

(108) U članku 19.b stavku 21. Zakona iz 2009. utvrđeno je da će, kako bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet otoka i s obzirom na njihove obveze pružanja javne usluge, društva bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia, zadržati već dodijeljene vezove i prednost pri dodjeli novih slotova u skladu s postupcima koje su utvrdila pomorska tijela te koji su utvrđeni Zakonom br. 84 od 28. siječnja 1994. i talijanskim Pomorskim zakonikom.

2.3.6. *Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.*

(109) U Zakonu iz 2010. utvrđena je mogućnost da poduzetnici bivše grupe Tirrenia privremeno upotrebljavaju financijska sredstva koja su već dodijeljena ([50]) za potrebe nadogradnje i modernizacije flote kako bi se zadovoljile hitne potrebe za likvidnošću. Međutim, poduzetnici bivše grupe Tirrenia koji su iskoristili tu mogućnost trebali su dopuniti ta namjenska sredstva kako bi i dalje mogli provesti nužne nadogradnje svojih brodova. Te su nadogradnje bile nužne da bi se ispunile nove međunarodne sigurnosne norme na temelju Stockholmskog sporazuma iz 1996. ([51])

(110) Konkretno, sredstva iz dvaju izvora ([52]) u ukupnom iznosu od 23 750 000 EUR izdvojena su za plaćanje nadogradnji u cijeloj grupi Tirrenia. Od toga je iznos od 12 051 900 EUR uplaćen na namjenski bankovni račun u banci Banca Carige za potrebe društva Tirrenia kako bi se ta sredstva iskoristila u skladu s prvotnom namjerom, odnosno da bi se provele potrebne nadogradnje radi usklađivanja s međunarodnim sigurnosnim normama. Međutim, 12. kolovoza 2010. banka Banca Carige izvršila je prijeboj između tog depozita i dvaju dugova koje je društvo Tirrenia imalo prema toj banci, iz čega je proizašao iznos od 4 657 005,35 EUR. Stoga je društvo Tirrenia učinkovito iskoristilo mogućnost utvrđenu Zakonom iz 2010. da sredstva namijenjena za nadogradnju flote upotrijebe za ispunjenje zahtjeva u pogledu likvidnosti, čak i ako tu potporu i dalje mora vratiti Italiji tako što će nadopuniti račun namijenjen radovima nadogradnje.

(111) Osim toga, u članku 1. Zakona iz 2010. utvrđeno je i sljedeće:

(a) prvotne konvencije produljuju se na razdoblje od 1. listopada 2010. do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar (vidjeti i uvodnu izjavu 26.);

(b) članak 19.b Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, uz izmjene pretvorene u Zakon iz 2009., mijenja se uvođenjem stavka 24.a. U skladu s tim stavkom na sve službene akte i postupke u okviru provedbe odredbi iz stavaka od 1. do 15. Zakona iz 2009. primjenjuje se porezno izuzeće. Ti stavci odnose se na liberalizaciju sektora pomorske kabotaže privatizacijom grupe Tirrenia, uključujući njezinu pripremnu fazu, tj. prijenos regionalnih društava na odgovarajuće regije;

(c) kako bi se osigurao kontinuitet javne usluge i podržao postupak privatizacije društava bivše grupe Tirrenia, predmetne regije mogu upotrijebiti sredstva iz fonda *Fondo Aree Sottoutilizzate* („FAS") ([53]) u skladu s Direktivom CIPE-a br. 1/2009 od 6. ožujka 2009. ([54])

2.4. **Postupak zbog povrede br. 2007/4609**

(112) Nakon prethodnih razmjena između službi Komisije i talijanskih tijela glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet 19. prosinca 2008. Italiji je poslao zahtjev za informacije. Taj se zahtjev, među ostalim, odnosio na pregled tadašnjih linija u okviru javne usluge i usluge u javnoj nadležnosti koje je Italija predvidjela u okviru predloženih novih konvencija. Nadalje, od Italije je zatraženo da dostavi više pojedinosti o planovima privatizacije grupe Tirrenia.

([50]) Kako je utvrđeno člankom 19. stavkom 13.a Uredbe sa zakonskom snagom 78/2009 pretvorene u Zakon 102/2009 i člankom 19.b stavkom 19. Zakona iz 2009.

([51]) Te sigurnosne norme zatim su detaljno opisane u Direktivi Vijeća 98/18/EZ od 17. ožujka 1998., koja je u talijansko pravo prenesena Zakonodavnom uredbom br. 45 od 4. veljače 2000., Direktivi 2003/24/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003., koja je u talijansko pravo prenesena Zakonodavnom uredbom br. 52 od 8. ožujka 2005., i Direktivi 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, koja je u talijansko pravo prenesena Zakonodavnom uredbom br. 65 od 14. ožujka 2005.

([52]) Sva sredstva (tj. 7 000 000 EUR) izdvojena na temelju članka 19.b stavka 19. Zakona iz 2009. i iznos od 16 750 000 EUR iz sredstava izdvojenih na temelju Zakona 102/2009.

([53]) FAS je nacionalni fond kojim se podupire provedba talijanske regionalne politike. Njegova su sredstva uglavnom namijenjena regijama koje su odredila talijanska tijela.

([54]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, br. 137 od 16. lipnja 2009.

(113) U svojem dopisu od 28. travnja 2009. talijanska tijela dostavila su detaljan odgovor na zahtjev Komisije od 19. prosinca 2008. U tom je dopisu Italija, među ostalim:

— napomenula da je produljenje prvotnih konvencija do 31. prosinca 2009. bilo nužno za ostvarivanje liberalizacije sektora pomorske kabotaže u Italiji privatizacijom grupe Tirrenia;

— tvrdila da je naknada za pružanje javne usluge odobrena u korist grupe Tirrenia bila nužna kako bi se osigurao teritorijalni kontinuitet otoka pomorskim vezama koje privatni subjekti na tržištu nisu osiguravali na odgovarajući način;

— istaknula da je 10. ožujka 2009. zaključen temeljit postupak racionalizacije linija. Tim su postupkom uzeti u obzir relevantni socijalni i gospodarski aspekti te aspekti povezani sa zapošljavanjem, ali i potreba da se osiguraju veze nužne za teritorijalni kontinuitet, te je provedeno savjetovanje sa šest regija o kojima je riječ. Ta bi racionalizacija dovela do smanjenja neto troška javne usluge za oko 66 milijuna EUR i otpuštanja oko 600 članova posade u cijeloj grupi Tirrenia. Italija je podsjetila i na to da su racionalizacijom iz 2009. dopunjeni prethodni pokušaji (iz 2004., 2006. i 2008.) da se smanji razina usluga koje pruža grupa Tirrenia;

— objasnila da su ciljevi racionalizacije bili i. zadržati veze potrebne da bi se osigurali teritorijalni kontinuitet između otoka i kopna te pravo na zdravlje, obrazovanje i mobilnost; ii. racionalizirati veze na kojima su privatni prijevoznici pružali istu uslugu tijekom istog razdoblja te jamčili sličnu razinu kvalitete i kontinuiteta; i iii. racionalizirati ljetne i brze linije na kojima se prevoze samo osobe;

— dala pregled linija na kojima su 2008. prometovala društva grupe Tirrenia i smanjenog broja linija na kojima bi društva grupe Tirrenia prometovala 2009. Talijanska tijela navode da bi potonje linije činile osnovu za nove konvencije koje su se trebale sklopiti s novim vlasnicima društava grupe Tirrenia.

(114) Glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet poslao je 21. prosinca 2009. dopis talijanskim tijelima u kojem je, među ostalim, naveo sljedeće:

— da je u kontekstu temeljite reforme sektora pomorske kabotaže u Italiji i zbog znatnog društvenog učinka koji bi proizašao iz privatizacije, u skladu s mišljenjem talijanskih tijela, raspisivanje natječaja za brodarska društva kojima su dodijeljeni ugovori o javnim uslugama bilo u načelu i kao iznimka prihvatljivo da bi se osigurala usklađenost s kriterijem nediskriminacije među brodovlasnicima Zajednice utvrđenim u Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3577/92 ([55]) („Uredba o pomorskoj kabotaži") ako se natječaji provedu na osnovi jednostavnog ugovora o javnim uslugama;

— naknada za pružanje javne usluge trebala je biti ograničena na linije na kojima je stalna prisutnost drugih prijevoznika tijekom cijele godine ograničena, a time i nedovoljna da bi se zadovoljile potrebe tržišta. U tom su pogledu zatražena pojašnjenja o tržišnim nedostacima na linijama Genova – Porto Torres, Genova – Olbia – Arbatax i Civitavecchia – Olbia. Nadalje, od Italije je zatraženo da objasni je li društvo Tirrenia primilo naknadu za prometovanje na tim trima linijama tijekom sezone. Postavljena su i pitanja o linijama na kojima prometuje Caremar. U dopisu je istaknuto i da se samo uključivanje domaćih linija (a ne i međunarodnih) u ugovor o javnim uslugama može opravdati na temelju Uredbe o pomorskoj kabotaži;

— ugovori o javnim uslugama grupe Tirrenia istekli su 31. prosinca 2008. i privatizacija koju je planirala Italija mogla je trajati dulje od predviđenog. Stoga se u pismu uputilo na mogućnost slanja službene opomene zbog pogrešne provedbe Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(115) Talijanska tijela 22. siječnja 2010. odgovorila su na dopis službi Komisije od 21. prosinca 2009. U svojem su dopisu talijanska tijela:

— primila na znanje da se Komisija načelno složila s predloženim pristupom privatizacije grupe Tirrenia zajedno s novim ugovorima o javnim uslugama;

([55]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364 od 12.12.1992., str. 7.). Komisija navodi da se Uredbom o pomorskoj kabotaži ne zahtijeva od država da privatiziraju svoja društva za pomorski prijevoz nego samo da liberaliziraju to specifično tržište.

— dostavila detaljna objašnjenja o linijama Genova – Porto Torres, Genova – Olbia – Arbatax i Civitavecchia – Olbia, o kojima je Komisija postavila niz pitanja. Italija je potvrdila i da se na linijama Genova – Porto Torres i Civitavecchia – Olbia samo izvan sezone prometuje na temelju sustava javnih usluga;

— napomenula da je poziv na iskaz interesa za prodaju društva Tirrenia (uključujući društvo Siremar) objavljen 23. prosinca 2009. Italija je navela da do 30. rujna 2010. namjerava završiti privatizaciju cijele grupe Tirrenia;

— od Komisije zatražila da izričito potvrdi jesu li argumenti dostavljeni u pogledu tržišnih nedostataka dostatni.

(116) Komisija je 29. siječnja 2010. ([56]) poslala službenu opomenu zbog pogrešne provedbe Uredbe o pomorskoj kabotaži. U toj je opomeni Komisija podsjetila na to da se tom uredbom zahtijeva da uvijek kada država članica sklapa ugovor o obavljanju javne usluge ili nametne obvezu javne usluge, čini to bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice. U skladu s člankom 4. stavkom 3. te uredbe postojeći ugovori o obavljanju javne usluge ostaju na snazi do ugovorenog datuma isteka. Međutim, Komisija je napomenula da su društva grupe Tirrenia nastavila pružati usluge pomorskog prijevoza nakon isteka odgovarajućih ugovora o javnim uslugama (prvotne konvencije). Konkretno, te su konvencije trebale isteći krajem 2008., ali ih je Italija nekoliko puta produljila. Stoga je Komisija pozvala talijanska tijela da iznesu svoje primjedbe.

(117) Glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet odgovorio je 29. siječnja 2010. na dopis talijanskih tijela od 22. siječnja 2010. Glavni direktor istaknuo je da se njegov odgovor odnosi samo na usklađenost s Uredbom o pomorskoj kabotaži, a ne na pitanja povezana s državnim potporama. U tom je kontekstu glavni direktor naveo da su obrazloženja dostavljena u pogledu linija Genova – Porto Torres, Genova – Olbia – Arbatax i Civitavecchia – Olbia bila dostatna da se otklone prethodno izrečene sumnje. Nadalje, glavni direktor kao pozitivnu činjenicu istaknuo je da je Italija na njegov prethodni zahtjev uklonila jednu međunarodnu vezu iz novog nacrta konvencije za društvo Tirrenia. Kad je riječ o pitanjima povezanima s linijama na kojima prometuje Caremar, opravdanja su se smatrala dostatnima samo za neke od njih. Stoga je od Italije zatraženo da dostavi dodatna pojašnjenja o nekim linijama društva Caremar. Glavni direktor podsjetio je na to da se ugovori o javnim uslugama mogu odnositi samo na linije na kojima postoje tržišni nedostaci.

(118) Talijanska su tijela 29. ožujka 2010. odgovorila na Komisijinu službenu opomenu od 29. siječnja 2010. U svojem su odgovoru talijanska tijela:

— podsjetila na to da su se službe Komisije u svojem dopisu od 21. prosinca 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 114.) u načelu složile s privatizacijom grupe Tirrenia na način da se prodaja društava poveže s novim ugovorima o javnim uslugama;

— napomenula da je produljenje prvotnih konvencija provedeno samo kako bi se osigurao kontinuitet u pružanju javne usluge pomorskog prijevoza do završetka povezanih postupaka privatizacije;

— potvrdila svoju namjeru da do 30. rujna 2010. provedu postupak privatizacije kako bi se do tog datuma liberalizirao sektor pomorske kabotaže;

— dostavila pregled postupka privatizacije društva Tirrenia (uključujući društvo Siremar). Konkretno, Italija je navela da je nakon objave poziva na iskaz interesa do 19. veljače 2010. 19 subjekata dostavilo 16 iskaza interesa. U okviru faze dubinske analize 22. ožujka 2010. otvorena je soba s podacima koja će ostati otvorena do kraja svibnja 2010. U tom je trenutku Italija očekivala da bi se kupoprodajni ugovor mogao potpisati do sredine srpnja 2010. i da bi se vlasništvo moglo prenijeti do rujna 2010.;

— pojasnila da će u okviru natječajnog postupka za Toremar 11 zainteresiranih stranaka sudjelovati u sljedećim fazama tog postupka;

— istaknula da bi daljnja nesigurnost proizašla iz nastavljanja postupka zbog povrede mogla ugroziti postupke privatizacije i negativno utjecati na vrijednost društava za koja je raspisan natječaj;

— ponudila punu suradnju s Komisijom kako bi se razjasnile sve preostale sumnje u pogledu postupka zbog povrede i mogućih pitanja povezanih s državnim potporama.

([56]) Službena opomena donesena je 28. siječnja 2010., ali je Italija o njoj obaviještena tek sljedeći dan.

(119) Talijanska su tijela na dodatnom sastanku 10. rujna 2010. obavijestila Komisiju da je postupak privatizacije društava Tirrenia i Siremar obustavljen u završnoj fazi i da se zbog toga neće ispoštovati rok određen na 30. rujna. Osim toga, talijanska tijela izvijestila su da su odgođeni i natječajni postupci za ugovore društava Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Na temelju toga Zakonom br. 163 od 1. listopada 2010. prvotne konvencije produljene su do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar (vidjeti i uvodnu izjavu 26.).

(120) U kontekstu tih događanja Komisija je 24. studenoga 2010. izdala dodatnu službenu opomenu. U toj je opomeni Komisija:

— napomenula da su prvotne konvencije društava Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar i Toremar automatski produljene bez ikakvog natječajnog postupka;

— istaknula da, iako su se predmetni ugovori o javnim uslugama nastavili primjenjivati, nijedan natječajni postupak nije završen u pogledu društava Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar ili Toremar;

— navela da zadržava pravo izdavanja obrazloženog mišljenja ako je to potrebno (uzimajući u obzir eventualne primjedbe Italije).

(121) Komisija je 21. lipnja 2012. donijela obrazloženo mišljenje o odgodi privatizacije triju društava (Caremar, Laziomar i Saremar) bivše grupe Tirrenia. Budući da su natječajni postupci za ostala tri društva (Tirrenia, Toremar i Siremar) završeni 2011. ([57]), obrazloženo mišljenje nije se odnosilo na ta tri društva. Komisija je navela da Italija više od tri godine nakon redovnog isteka odgovarajućih prvotnih konvencija nije provela natječajne postupke za dodjelu ugovora o javnim uslugama za pomorsku kabotažu koju obavljaju društva Caremar, Laziomar i Saremar. Te su konvencije produljene automatski i na neodređeno vrijeme, što je ostalim brodovlasnicima iz Zajednice onemogućilo da se natječu za dodjelu tih ugovora.

(122) Talijanska su tijela 8. kolovoza 2012. odgovorila na obrazloženo mišljenje navodeći da su pozivi na podnošenje ponuda za stjecanje društava u kombinaciji s novim ugovorima o javnim uslugama objavljeni ili da će se objaviti u *Službenom listu EU-a*. Konkretno, poziv za Caremar objavljen je 20. srpnja 2012., a za poziv za Laziomar poslan je na objavljivanje 1. kolovoza 2012. Konačno, u pogledu društva Saremar 2. kolovoza 2012. donesen je zakon kojim se zahtijevala objava takvog poziva do 2. listopada 2012.

(123) Društvo Compagnia Laziale di Navigazione postalo je 13. siječnja 2014. novi vlasnik društva Laziomar te je potpisalo desetogodišnji ugovor o javnim uslugama za veze s Pontijskim otocima. Društvo ATI SNAV-Rifim postalo je 16. srpnja 2015. vlasnik društva Caremar te mu je povjeren devetogodišnji ugovor o javnim uslugama. Konačno, nakon Odluke iz 2014., nad društvom Saremar pokrenut je postupak likvidacije, a ugovor o javnim uslugama za linije između Sardinije i malih otoka dodijeljen je društvu Delcomar u ožujku 2016.

(124) Dopisom od 15. srpnja 2016. talijanska tijela obavijestila su Komisiju da je završena privatizacija svih društava bivše grupe Tirrenia. Komisija je 8. prosinca 2016. odlučila zaključiti postupak zbog povrede.

3. **RAZLOZI ZA POKRETANJE I PROŠIRENJE POSTUPKA**

3.1. **Produljenje prvotne konvencije između države i društva Tirrenia**

3.1.1. *Poštovanje presude Altmark i postojanje potpore*

(125) Komisija je u svojoj Odluci iz 2011. zauzela privremeno stajalište da definicija obveza pružanja javne usluge nije dovoljno jasna i stoga nije omogućila Komisiji da donese konačan zaključak o tome sadržava li očitu pogrešku. Konkretno, Komisija nije imala potpuno stajalište o stvarnim obvezama društva Tirrenia u pogledu prometovanja na predmetnim linijama u odnosu na usluge koje nude konkurenti na nekim od tih linija. Osim toga, Komisija je imala sumnje u pogledu toga može li se za linije za prijevoz tereta na kojima prometuje Tirrenia smatrati da se njima zadovoljavaju opći gospodarski interesi u smislu prava Unije.

([57]) Iako je službeni prijenos vlasništva nad društvima Tirrenia, Toremar i Siremar proveden tek 2012.

(126) Komisija je zauzela privremeno stajalište da je drugi kriterij iz presude Altmark ([58]) ispunjen jer su parametri na kojima se temelji izračun naknade unaprijed utvrđeni i bili u skladu sa zahtjevima u pogledu transparentnosti. Konkretno, Komisija je navela da su ti parametri opisani u prvotnoj konvenciji (za naknadu za 2009.) i u Direktivi CIPE-a (za naknadu od 2010. nadalje).

(127) Međutim, Komisija je smatrala da se čini da treći kriterij iz presude Altmark nije ispunjen i da su prijevoznici možda primili prekomjernu naknadu za pružanje javnih usluga. Konkretno, Komisija je izrazila sumnje o tome odražava li premija rizika od 6,5 % koja se primjenjuje od 2010. nadalje odgovarajuću razinu rizika jer se *prima facie* činilo da društvo Tirrenia nije preuzelo rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga.

(128) Komisija je zauzela i privremeno stajalište da četvrti kriterij iz presude Altmark nije ispunjen jer nije raspisan natječaj za produljenje prvotne konvencije. Nadalje, Komisija je navela da nije zaprimila nikakve dokaze u prilog tvrdnji da je društvo Tirrenia doista pružalo predmetne usluge po najnižoj cijeni za zajednicu.

(129) Stoga je u Odluci iz 2011. Komisija došla do privremenog zaključka da naknade za pružanje javne usluge isplaćene društvu Tirrenia od 2009. do 2011. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Osim toga, Komisija je smatrala da bi tu potporu trebalo smatrati novom potporom.

(130) U Odluci iz 2012. Komisija je smatrala da, ako su svi uvjeti ostali nepromijenjeni 2012. i do stupanja na snagu nove konvencije, naknada isplaćena društvu Tirrenia od 1. siječnja 2012. na temelju dodatnog produljenja prvotne konvencije isto tako čini državnu potporu.

3.1.2. *Spojivost*

(131) U Odluci iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da naknada za pružanje javne usluge za godine od 2009. do 2011. nije obuhvaćena područjem primjene Odluke Komisije 2005/842/EZ ([59]) (Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.) i Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ([60]) Stoga je Komisija tu mjeru ocijenila izravno na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a te je utvrdila da ima sumnje u pogledu toga jesu li ispunjeni primjenjivi uvjeti spojivosti.

(132) U Odluci iz 2012. Komisija je napomenula da je 31. siječnja 2012. na snagu stupio novi paket o uslugama od općega gospodarskog interesa, koji se sastoji od Odluke Komisije 2012/21/EU ([61]) (Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.) i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ([62]) Međutim, Komisija je zauzela privremeno stajalište da se naknada za pružanje javne usluge na temelju produljenja prvotne konvencije ne može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(133) Zakonom iz 2010. predviđeno je produljenje prvotne konvencije od 30. rujna 2010. do završetka postupka privatizacije. Društvo Tirrenia bilo je u teškoćama u trenutku donošenja Zakona iz 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 61.). Zbog toga se naknada koju je to društvo primalo od 1. listopada 2010. do njegove privatizacije nije mogla ocijeniti na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Umjesto toga Komisija je na temelju točke 9. ([63]) Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. zauzela privremeno stajalište da bi tu potporu trebalo ocijeniti na temelju Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.

([58]) Vidjeti presudu od 24. srpnja 2003. u predmetu C-280/00 *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za obavljanje javne usluge koja se dodjeljuje određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

([60]) Okvir Zajednice za državnu potporu u obliku naknade za javne usluge (SL C 297, 29.11.2005, str. 4.).

([61]) Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.).

([62]) Komunikacija Komisije: Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

([63]) Ta točka glasi kako slijedi: „Potpore za pružatelje usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama ocijenit će se na temelju smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama."

(134) Komisija je navela da kriteriji spojivosti utvrđeni Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. nisu ispunjeni u ovom slučaju i stoga je u Odluci iz 2012. zauzela privremeno stajalište da bi naknada isplaćena društvu Tirrenia u teškoćama činila nespojivu potporu za restrukturiranje.

3.2. **Nezakonito produljenje potpore za sanaciju društva Tirrenia**

(135) U Odluci iz 2012. Komisija je zauzela privremeno stajalište da je potpora za sanaciju nezakonito produljena s 28. kolovoza 2011. do 18. rujna 2012. i da je produljenje potpore za sanaciju tijekom tog razdoblja činilo nespojivu potporu u korist društava Tirrenia i Siremar, a možda i u korist njihovih kupaca. Konkretno, Komisija je napomenula da Italija nije dostavila plan restrukturiranja ili likvidacije u roku od šest mjeseci nakon isplate prvog obroka potpore za sanaciju tim društvima kako je propisano Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Komisija je smatrala da nisu ispunjeni ni uvjeti za produljenje potpore za sanaciju utvrđeni u Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.

3.3. **Privatizacija društva Tirrenia i odgođeno plaćanje kupovne cijene koju je trebao platiti CIN**

(136) U Odluci iz 2011. Komisija je izrazila sumnje u pogledu toga da natječajni postupak za prodaju poslovnog ogranka društva Tirrenia nije bio dovoljno transparentan i bezuvjetan kako bi se osiguralo da se prodaja odvija po tržišnoj cijeni.

(137) Prvo, Komisija je napomenula da, iako je poziv na iskaz interesa objavljen u nekoliko novina i na nekoliko internetskih stranica, u pozivu naizgled nije detaljno opisan opseg prodaje i ponuditeljima nisu dane jasne upute o sljedećim fazama postupka. Poziv naizgled nije sadržavao ni ikakve kriterije za prethodnu kvalifikaciju ili odabir ni bilo kakve druge uvjete koje su ponuditelji morali ispuniti, osim obveznog uvjeta da se javna usluga nastavi pružati. Nadalje, sve relevantne informacije o imovini koja je predmet postupka prodaje stavljene su na raspolaganje ponuditeljima tek tijekom faze dubinske analize.

(138) Drugo, Komisija je smatrala i da su određeni zahtjevi uvedeni u okviru postupka privatizacije možda mogli ograničiti broj ponuditelja i/ili utjecati na prodajnu cijenu. Komisija je ponovila svoju ustaljenu praksu u pogledu imovine poduzetnika u javnom vlasništvu koju prodaje država ili je pripisiva državi: negospodarski aspekti koje privatni prodavatelj ne bi uzeo u obzir, kao što su javna politika, zapošljavanje ili pitanja regionalnog razvoja, upućuju na postojanje državne potpore ako se njima uvode opterećujuće obveze za potencijalnog kupca i mogućnost smanjenja prodajne cijene.

(139) Postupci prodaje poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar temeljili su se na postupku utvrđenom u zakonu Marzano (vidjeti uvodnu izjavu 64.). Stoga je Komisija ta dva postupka zajedno ocijenila. Smatrala je da iz prodaje poslovnih ogranaka povezanih s novim konvencijama proizlazi obveza da kupci pružaju javnu uslugu u skladu s obvezama u pogledu kvalitete, učestalosti i cijena karata koje su prethodno utvrđene u novim konvencijama. Komisiji se činilo da država uvođenjem takvih obveza ne namjerava ostvariti najvišu cijenu već ciljeve od javnog interesa. Komisija je smatrala jako malo vjerojatnim da bi privatni prodavatelj pridao istu važnost neprekinutom pružanju javne usluge.

(140) Slično tomu, Komisija je smatrala da privatni prodavatelj koji posluje u uobičajenim tržišnim uvjetima ne bi uveo obvezu zadržavanja istog broja zaposlenika tijekom razdoblja od dvije godine.

(141) Zbog prethodno navedenih razloga Komisija je privremeno zaključila da postupak privatizacije poslovnog ogranka društva Tirrenia nije bio dovoljno transparentan i bezuvjetan da bi se njime samim osigurala prodaja po tržišnoj cijeni. Stoga Komisija nije mogla isključiti da je za prodanu gospodarsku djelatnost ili kupca nastala gospodarska prednost.

(142) Komisija je na temelju dostupnih informacija smatrala i da bi svaka potpora koja bi mogla nastati u okviru postupka privatizacije bila nespojiva.

(143) U Odluci iz 2012. Komisija je zauzela privremeno stajalište da bi odgoda plaćanja kupovne cijene koje društvo CIN provodi za poslovni ogranak društva Tirrenia mogla činiti državnu potporu u korist društva CIN. Konkretno, Komisija je napomenula da je stvarna vrijednost kupovne cijene dobivena diskontiranjem odgođenih plaćanja po njihovoj vrijednosti u trenutku prodaje manja od tržišne vrijednosti koju je utvrdio neovisni stručnjak kojeg je imenovala Italija. Komisija je stoga smatrala da je CIN mogao ostvariti korist od prednosti nastale barem na temelju razlike između cijene koju je utvrdio neovisni stručnjak i budućih plaćanja diskontiranih po njihovoj sadašnjoj vrijednosti. Na temelju dostupnih informacija Komisija je smatrala da je ta mjera mogla činiti operativnu potporu, koja je u načelu nespojiva s unutarnjim tržištem.

3.4. **Nova konvencija između Italije i društva CIN**

(144) U Odluci iz 2012. Komisija je zauzela privremeno stajalište da naknada isplaćena kupcu poslovnog ogranka društva Tirrenia (odnosno društvu CIN) ne ispunjava kriterije utvrđene u presudi Altmark i stoga čini potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(145) Komisija je do tog zaključka došla zbog sljedećih razloga:

— konkurenti koji su naizgled pružali slične usluge očito su bili prisutni barem na određenim linijama na kojima prometuje CIN;

— čini se da je iz izračuna naknade u skladu s Direktivom CIPE-a proizašla prekomjerna naknada isplaćena prijevozniku za pružanje javne usluge zbog istih razloga koji su navedeni u Odluci iz 2011.; i

— čini se da nije ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark ([64]) jer je natječaj raspisan za poslovni ogranak društva Tirrenia u kombinaciji s novom konvencijom umjesto za ugovor o javnim uslugama kao takav, a nije dokazano da je to omogućilo odabir ponuditelja koji je sposoban pružati usluge po najnižoj cijeni za zajednicu.

(146) Kad je riječ o spojivosti naknade u korist društva CIN, Komisija je napomenula da se na temelju informacija koje su dostavila talijanska tijela čini da u pogledu veza kojima upravlja CIN na temelju sustava javnih usluga broj putnika prevezenih u dvjema godinama koje su prethodile godini povjeravanja usluga ne premašuje prag utvrđen Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., odnosno 300 000 putnika. Međutim, kad je riječ o njezinim sumnjama u pogledu stvarne prirode usluga od općeg gospodarskog interesa i moguće prekomjerne naknade u korist društva CIN, Komisija je zauzela privremeno stajalište da se naknade ne mogu smatrati spojivima na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Komisija je zatim ocijenila potporu na temelju Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011., no utvrdila je sumnje u pogledu toga jesu li ispunjeni uvjeti spojivosti iz tog okvira te je pozvala Italiju da dokaže da jesu.

3.5. **Prioritet u pogledu vezova**

(147) U Odluci iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da mjera, u slučaju da se ne plaća naknada za prioritet u pogledu vezova, čini regulatornu prednost koja ne uključuje prijenos državnih sredstava i stoga se ne može smatrati državnom potporom. U slučaju da se prioritet u pogledu vezova plaća, ali društvo Tirrenia pruža stvarnu uslugu od općeg gospodarskog interesa i taj se prioritet dodjeljuje samo za linije koje su obuhvaćene uslugom od općeg gospodarskog interesa, iz njega ne bi nastala dodatna gospodarska prednost jer bi bila svojstvena pružanju usluge od općega gospodarskog interesa. Ipak, Komisija je pozvala talijanska nadležna tijela i treće strane da dostave dodatne informacije o toj mjeri.

(148) Budući da je izrazila sumnje u pogledu zakonitosti obveze pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa, Komisija nije mogla donijeti zaključak o spojivosti mjere ako je riječ o državnoj potpori.

([64]) Za detaljan opis kriterija vidjeti uvodnu izjavu 301. točku 4.

3.6. **Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.**

(149) U Odluci iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da sve mjere utvrđene Zakonom iz 2010. čine državnu potporu u korist društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia. To su, među ostalim: 1. moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti; 2. porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije; 3. moguća upotreba sredstava FAS-a. Komisija je pozvala talijanska tijela da pojasne jesu li i na koji način te mjere nužne za pružanje javne usluge.

(150) Komisija je zauzela i privremeno stajalište da te mjere vjerojatno čine operativnu potporu kojom se smanjuju troškovi koje bi društvo Tirrenia i ostala društva bivše grupe Tirrenia inače sama morala snositi, zbog čega bi te mjere trebalo smatrati nespojivima s unutarnjim tržištem.

4. **PRIMJEDBE ITALIJE**

4.1. **Obveze pružanja javne usluge i konkurentno okruženje**

(151) Italija je dostavila popis linija na kojima prometuje društvo Tirrenia i na koje se primjenjuju obveze pružanja javne usluge, uključujući učestalost i vozne redove ovisno o sezoni, informacije o konkurentnom okruženju i razloge koji su doveli do uvođenja obveza pružanja javne usluge.

(152) Kad je riječ o postojanju stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa, Italija je napomenula da se obvezama pružanja javne usluge koje je uvela za društvo Tirrenia i kasnije CIN osigurava dovoljno redovita, stalna i kvalitetna usluga povezivanja kopna s lukama na otocima. Ta usluga pridonosi gospodarskom razvoju otoka te se njome istodobno jamči ispunjenje osnovnih potreba otočnih zajednica za mobilnošću i poštovanje ustavom zajamčenog prava na teritorijalni kontinuitet. U tom je kontekstu Italija napomenula da su obveze pružanja javne usluge u potpunosti u skladu s ciljevima iz članka 174. i sljedećih UFEU-a te Deklaracije br. 30 o otočnim regijama (priložene Završnom aktu Ugovora iz Amsterdama). Italija je uputila i na sudsku praksu Suda Europske unije („Sud”) kojom se potvrđuje da je cilj osiguravanja dostatnog redovitog brodskog prijevoza prema otocima, s otoka i između otoka obuhvaćen legitimnim ciljem od javnog interesa ([65]).

(153) Italija je tvrdila da usluge koje pružaju društva na koja se primjenjuju obveze pružanja javne usluge i one kojima upravljaju društva koja slobodno obavljaju poslovnu djelatnost nisu u potpunosti usporedive. Konkretno, redovitost, kontinuitet i kvaliteta usluga koje pružaju prva društva bile bi u potpunosti zajamčene zahvaljujući jasnim obvezama utvrđenima u konvencijama, dok za potonja društva ovise isključivo o izračunu povrata ulaganja prijevoznika. U tom je pogledu Italija navela primjer linije La Maddalena – Palau, koju je društvo Enermar, koje je na toj liniji prometovalo na komercijalnoj osnovi, odlučilo ukinuti bez prethodne obavijesti. S druge strane, društvo Saremar, koje je na toj liniji prometovalo na temelju ugovora o javnim uslugama, moralo je nastaviti pružati uslugu prijevoza na toj liniji, čime je učinkovito osiguran teritorijalni kontinuitet. Italija se pozvala i na privatnog prijevoznika Go na Sardiniji, koji je zbog financijskih poteškoća u kolovozu 2014. neočekivano obustavio svoje usluge. To je prouzročilo probleme tisućama putnika koji su već platili karte i bez intervencije društva Tirrenia ne bi bili stigli na svoja odredišta.

4.2. **Potencijalno nezakonito produljenje potpore za sanaciju društva Tirrenia**

(154) Talijanska tijela podsjetila su na to da su dopisom od 16. svibnja 2011. obavijestila Komisiju da će društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom vratiti zajmove s državnim jamstvom nakon završetka prodaje poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar s pomoću sredstava dobivenih tom prodajom ([66]). S obzirom na to da je CIN 25. srpnja 2011. potpisao ugovor o prodaji poslovnog ogranka društva Tirrenia, talijanska tijela i društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom legitimno su smatrali da se potpora može otplatiti do roka utvrđenog na 28. kolovoza 2011.

([65]) Vidjeti predmet C-205/99 *Analir i drugi*, ECLI:EU:C:2001:107, točke od 27. do 28.

([66]) Oba su društva bila obuhvaćena jednom izvanrednom upravom i imala jednog izvanrednog upravitelja.

(155) Italija je istaknula da su događaji koji su uslijedili neočekivano usporili završetak prodaje poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar. Zbog toga je društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom moralo nastaviti pružati svoje usluge znatno dulje nego što je bilo planirano i snositi povezane troškove. Italija navodi da je plan likvidacije društva Tirrenia bio dostupan na internetskim stranicama društva Tirrenia pod izvanrednom upravom puno prije isteka roka od šest mjeseci utvrđenog Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Italija je dodala da je Komisija u svakom trenutku bila obaviještena o napretku postupka privatizacije. Ukupan iznos koji duguju Tirrenia i Siremar, uključujući kamate, vraćen je državi samo 48 dana nakon što je CIN platio prvi obrok cijene poslovnog ogranka društva Tirrenia.

4.3. **Privatizacija poslovnog ogranka društva Tirrenia**

4.3.1. *Transparentni i nediskriminirajući karakter postupka*

(156) Italija je istaknula da su postupci provedeni potpuno u skladu sa zakonom Marzano. Iako se u predmetnom zakonu upućuje na mogućnost da se kupac odredi u okviru privatnih pregovora, to ne isključuje poštovanje načela otvorenosti, transparentnosti i nediskriminacije. Osim toga, u ovom bi slučaju druge zakonske odredbe kojima se izričito zahtijeva organizacija transparentnih i nediskriminirajućih natječajnih postupaka isključile mogućnost bilo kakvih privatnih pregovora. Konkretno, člankom 1. stavkom 5.a točkom (b) Zakona iz 2010. od izvanrednog upravitelja zahtijevalo bi se da postupak ograniči na „najkraće vrijeme moguće u okviru postupka izvanredne uprave uz poštovanje propisanog konkurentnog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka prodaje”.

(157) Italija navodi da su iz postupka predviđenog člankom 4. stavkom 4.c Uredbe sa zakonskom snagom 347/2003 proizašla dodatna jamstva u pogledu transparentnosti i nediskriminacije, posebno s obzirom na procjenu tržišne cijene poslovne jedinice koja se prodaje, koju je izradio neovisni stručnjak, i odabir najpovoljnije ponude u smislu cijene.

(158) Italija je tvrdila da su sve strane imale jednak pristup svim informacijama potrebnima za jasno utvrđivanje imovine koja se prodaje i pripremu ponude. Prodaja je ograničena na sljedeću imovinu i ugovorne obveze svojstvene pružanju javne usluge:

(a) plovila i pomoćnu opremu potrebne za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge;

(b) ugovore sa strateškim dobavljačima usluga potrebnih za redovito vođenje poslovanja;

(c) zakonsku obvezu izrade prijedloga za ponovno zapošljavanje osoblja potrebnog za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge na temelju rasporeda posade flote (za više pojedinosti vidjeti uvodnu izjavu 160.).

(159) Italija je pojasnila i da je šest plovila društva Tirrenia koja nisu bila potrebna za pružanje javne usluge prodano u okviru zasebnih postupaka prodaje. Zasebni postupci prodaje pokrenuti su i u pogledu nekretnina i umjetničkih djela u vlasništvu društva Tirrenia. Stoga ta imovina nije bila uključena u natječaj za poslovni ogranak društva Tirrenia (vidjeti i odjeljak 4.3.2.).

(160) Kad je konkretno riječ o obvezi zadržavanja broja zaposlenika, Italija je istaknula da prodaja poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar nije obuhvaćena područjem primjene članka 2112. Građanskog zakonika te stoga ne postoji automatski prijenos osoblja (s postojećim ugovorima) na uspješne ponuditelje. Jedina zakonska obveza uspješnih ponuditelja bila je ponovno zaposliti osoblje prodavatelja (na temelju novih ugovora) i dvije godine zadržati broj zaposlenika, kako je propisano člankom 63. stavkom 2. Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999, koji se primjenjuje na sva velika društva pod izvanrednom upravom. Međutim, to ne znači da bi se zaposlenici društva Tirrenia automatski prenijeli na kupca. Osim toga, ta je obveza bila ograničena na osoblje koje se u skladu s poslovnim planom i rasporedom posade plovila poslovnog ogranka smatralo nužnim za nastavak pružanja javne usluge.

(161) Italija je tvrdila da bi i privatni prodavatelj pod istim uvjetima uveo takvu obvezu u skladu s općim nacionalnim pravom kako bi se osigurali kontinuitet poslovanja i pružanje javne usluge.

(162) Nakon objave poziva na iskaz interesa na talijanskom i engleskom jeziku na internetskim stranicama društva Tirrenia te u nekoliko nacionalnih i međunarodnih novina i specijaliziranih internetskih stranica talijanski, europski i neeuropski subjekti dostavili su 21 iskaz interesa. Italija to smatra dokazom za to da je na temelju sadržaja tog poziva bilo moguće jasno utvrditi što se prodaje i koji postupak treba slijediti, a poslovno osjetljive informacije pritom su bile zaštićene (ponajprije kako bi se zaštitili interesi potencijalnih kupaca). Tijekom faze dubinske analize subjektima su zatim dostavljene detaljne informacije, među ostalim o konkretnoj imovini koja se prodaje, poslovnom planu, nacrtu nove konvencije (vidjeti uvodnu izjavu 72.).

(163) Stoga je Italija tvrdila da su svim subjektima zainteresiranima za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia na transparentan i nediskriminirajući način dostavljene informacije potrebne za dostavljanje ponude za kupnju uz poznavanje svih činjenica.

4.3.2. *Prodaja imovine koja nije obuhvaćena poslovnim ogrankom društva Tirrenia*

(164) Italija je objasnila da je izvanredni upravitelj pokrenuo neovisne, transparentne i nediskriminirajuće natječajne postupke za prodaju šest brodova ([67]) koji društvu Tirrenia nisu bili potrebni za pružanje javne usluge. Pozivi na iskaz interesa objavljeni su 10. prosinca 2010. u nacionalnim i međunarodnim novinama te u nekim specijaliziranim publikacijama. Do isteka roka, koji je dva puta produljen, za pet takozvanih brzih trajekata primljene su samo ponude za rastavljanje. Međutim, do isteka roka za postupak koji se odnosio na motorni brod Domiziana primljene su dvije ponude za kupnju tog plovila u komercijalne svrhe (tj. u svrhe prijevoza). Unatoč pokušaju dobivanja više ponude (od dvaju prvotnih ponuditelja i od potencijalnih novih ponuditelja) nijedna takva ponuda nije zaprimljena. Stoga je natječaj dobio ponuditelj koji je dao najvišu ponudu.

(165) Italija je navela i da se nekoliko nekretnina u vlasništvu društva Tirrenia namjeravalo prodati putem neovisnih i zasebnih natječajnih postupaka jer nisu bile nužne za pružanje javne usluge i stoga nisu bile uključene u poslovni ogranak društva Tirrenia. Italija je uputila na prodaju palače Palazzo Molin u Veneciji kao primjer za primjenu zaštitnih mjera kako bi se omogućilo dobivanje najviše moguće prodajne cijene (npr. angažiranjem neovisnog stručnjaka za procjenu vrijednosti imovine, pozivanjem ponuditelja da povećaju svoje ponude). Konačno, Italija je objasnila da će se i umjetnička zbirka društva Tirrenia prodati putem zasebne javne dražbe u organizaciji velike aukcijske kuće.

4.3.3. *Povezivanje imovine poslovnog ogranka društva Tirrenia s novom konvencijom*

(166) Prvo, Italija je tvrdila da je odluka o privatizaciji imovine u kombinaciji s povjeravanjem obveze pružanja javne usluge donesena kako bi se osigurala neometana liberalizacija sektora pomorske kabotaže. Italija navodi da je ta strategija unaprijed dogovorena s Komisijom (vidjeti odjeljak 2.4.) te se u načelu smatrala usklađenom s Uredbom o pomorskoj kabotaži.

(167) Osim toga, Italija je s obzirom na tadašnje prevladavajuće tržišne uvjete smatrala da je prikladno povezati imovinu poslovnog ogranka društva Tirrenia s novom konvencijom. U doba recesije i znatnog pada potražnje u sektoru pomorskog prijevoza mogućnost upotrebe flote poslovnog ogranka društva Tirrenia za pružanje javne usluge na linijama utvrđenima u novoj konvenciji bila bi održiva poslovna prilika, a ne čimbenik kojim bi se umanjila tržišna vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia. Stoga Italija smatra da to nije moglo negativno utjecati na natječajni postupak i nastalu cijenu.

(168) U tom je pogledu Italija podsjetila na to da se od šest brodova koji nisu bili obuhvaćeni poslovnim ogrankom društva Tirrenia (vidjeti uvodnu izjavu 164.) pet brodova moralo prodati u svrhu rastavljanja. Italija smatra da je s obzirom na složenost tržišta pomorskog prijevoza i tadašnju gospodarsku krizu bilo nemoguće dobiti bolju cijenu za imovinu društva, čak i da je natječajni postupak ponovljen ili da imovina nije bila povezana s novom konvencijom. Konačno, Italija upućuje na primjedbu jednog potencijalnog podnositelja ponude za poslovni ogranak društva Tirrenia u kontekstu europskog postupka odobrenja koncentracija. Konkretno, taj je ponuditelj naveo da je najmanja cijena koju je odredio neovisni stručnjak kojeg je imenovala Italija zapravo previsoka.

([67]) Konkretno, organizirana su dva natječajna postupka, jedan za brze trajekte Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio i Scatto te zaseban postupak za motorni brod Domiziana društva Tirrenia. Prvi natječajni postupak obuhvaćao je i brzi trajekt Guizzo društva Siremar.

4.3.4. *Imenovanje neovisnog stručnjaka*

(169) Italija je tvrdila da je 16. prosinca 2010. pozvala pet vodećih financijskih institucija koje nisu bile povezane s grupom Tirrenia da dostave ponude za procjenu vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia. Nijedna od pozvanih institucija nije dostavila ponudu u zadanom roku.

(170) Društvo Banca Profilo naknadno je izrazila interes za preuzimanje uloge neovisnog savjetnika pod istim uvjetima kao oni koji su utvrđeni u postupku odabira. Uredbom od 4. veljače 2011. ministar je imenovao društvo Banca Profilo za neovisnog stručnjaka za procjenu tržišne vrijednosti poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar.

4.3.5. *Kriteriji dodjele*

(171) Italija je istaknula da je 2. veljače 2011. izvanredni upravitelj zainteresiranim subjektima poslao obavijest o postupku u kojoj se jasno navode kriteriji dodjele. U obavijesti je utvrđeno zakonodavstvo koje se primjenjuje na postupak prodaje i pojašnjava se da prodajna cijena ne može biti niža od cijene koju je odredio neovisni stručnjak, a predloženi poslovni plan mora biti usklađen s obvezama pružanja javne usluge utvrđenima u novoj konvenciji.

(172) Italija je potvrdila i da je kriterij dodjele u slučaju većeg broja ponuda bila najviša cijena, kako je utvrđeno u posebnim pravilima koja se primjenjuju na postupak.

4.3.6. *Izvješće društva Ecorys*

(173) U okviru postupka Italija je pozvana da dostavi primjedbe (vidjeti uvodnu izjavu 8.) o nalazima neovisnog konzultanta kojeg je odabrala Komisija (društvo Ecorys). Italija se složila sa zaključcima društva Ecorys da ni povezivanje privatizacije s dodjelom nove konvencije ni uvjet u pogledu radne snage ne bi umanjili tržišnu vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(174) Kad je riječ o prethodno navedenom povezivanju, Italija je uputila na nekoliko izjava društva Ecorys, uključujući tvrdnju da je u trenutku prodaje jedina održiva alternativa prodaji imovine na temelju sustava javnih usluga (tj. povezivanjem privatizacije imovine s novom konvencijom) bila likvidacija poslovnog ogranka društva Tirrenia. Italija je ponovila i da je u vrijeme krize u sektoru trajektnog prijevoza, koju je obilježio znatni pad potražnje, mogućnost upotrebe flote društva Tirrenia za pružanje javne usluge na linijama utvrđenima u novoj konvenciji bila valjana poslovna prilika, a ne čimbenik kojim bi se vjerojatno umanjila tržišna vrijednost imovine. Osim toga, Italija je podsjetila na to da se od šest brodova koji nisu bili obuhvaćeni poslovnim ogrankom društva Tirrenia njih pet moglo prodati samo u svrhu rastavljanja (vidjeti uvodnu izjavu 168.). Konačno, Italija je tvrdila da s obzirom na stvarnu cijenu koja je proizašla iz natječajnog postupka, razinu cijena goriva i loše gospodarske okolnosti ne bi bilo moguće dobiti bolju procijenjenu vrijednost imovine, čak ni u slučaju ponavljanja natječajnog postupka ili promjene opsega imovine koja se prodaje.

(175) Kad je riječ o uvjetu u pogledu radne snage, Italija je istaknula zaključak društva Ecorys o tome da ne postoje elementi kojima bi se dokazalo da je taj uvjet imao ikakav znatan učinak na vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia. Italija je nadalje podsjetila na to da se taj uvjet temelji na članku 63. stavku 2. Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999 i odnosi samo na one zaposlenike koji su potrebni da bi se zajamčilo upravljanje predmetnim poduzećem u skladu s rasporedom posade flote. Za rasporede posade flote vrijedi sljedeće: i. u njima su utvrđeni kvalitativni i kvantitativni sastav posade potrebne za upravljanje plovilom u skladu sa zakonima o pomorskoj sigurnosti; ii. utvrđuju se ministarskom uredbom; i iii. sastavlja ih odbor u kojem u savjetodavnoj ulozi sudjeluju organizacije koje zastupaju radnike i brodovlasnike. Brod može ploviti 365 dana godišnje, a njegova posada treba naizmjence provoditi vrijeme na brodu i na kopnu. U skladu s tim, pri utvrđivanju razine radne snage potrebne da bi poslovni ogranak društva Tirrenia mogao raditi minimalna razina radne snage mora uključivati broj članova posade naveden u rasporedu posade te rezervnu posadu. Novi vlasnik poslovnog ogranka društva Tirrenia morao bi poštovati te minimalne razine radne snage neovisno o uvjetima u pogledu radne snage. Osim toga, Italija je dodala da se, iako je kupac poslovnog ogranka društva Tirrenia morao ponuditi zaposlenje svim zaposlenicima potrebnima da bi se zajamčilo pružanje javne usluge, to temeljilo na drukčijim ugovorima o radu od onih koji su bili na snazi prije toga ([68]).

([68]) Kako bi dokazala da kupac nije morao preuzeti sve zaposlenike društva Tirrenia, Italija navodi da je društvo Tirrenia imalo 1 414 zaposlenika u trenutku provedbe dubinske analize, dok se nakon prijenosa vlasništva na CIN ta brojka smanjila za 12 % na 1 239 (od čega je 313 zaposlenika imalo ugovor na određeno vrijeme). Osim toga, od 18 rukovoditelja zaposlenih u društvu Tirrenia, samo ih je četvero zaposleno u društvu CIN.

(176) U izvješću društva Ecorys zaključeno je da je procijenjena vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia mogla biti oko 7,8 % veća od vrijednosti koju je predložio stručnjak kojeg su imenovala talijanska tijela, društvo Banca Profilo. Italija je smatrala da se ta razlika može objasniti tako što su se oba stručnjaka morala osloniti na prognoze nekoliko tehničkih parametara, a takvim su prognozama svojstvene određene razlike. Talijanska tijela dostavila su drugu procjenu koju je izradilo društvo Banca Profilo i u kojoj su detaljno objašnjene razlike ([69]) u odnosu na izvješće društva Ecorys. Italija je smatrala da ta druga procjena sadržava pouzdana i objektivna obrazloženja za razlike između dviju procjena. Društvo Banca Profilo tvrdilo je naime da su njegove pretpostavke konzervativnije ([70]) od pretpostavki društva Ecorys i da bolje odražavaju situaciju koja se ispituje.

(177) Osim toga, Italija je istaknula da je prijenos vlasništva nad poslovnim ogrankom društva Tirrenia proveden više od dvije godine nakon referentnog datuma koji su i Banca Profilo i Ecorys upotrijebili u svojim procjenama. Italija navodi da bi se tijekom tog razdoblja vrijednost imovine poslovnog ogranka društva Tirrenia smanjila, a gospodarska klima znatno bi se pogoršala. Zbog toga je Italija zaključila da nema sumnje da su na dan završetka prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia cijene koje su stranke dogovorile u potpunosti odgovarale tržišnoj vrijednosti imovine društva.

4.4. **Usklađenost nove konvencije s kriterijima iz presude Altmark**

(178) Italija je ponovila da je naknadu za pružanje javne usluge koja će se isplaćivati na temelju nove konvencije prijavila samo radi pravne sigurnosti jer je smatrala da te mjere ne čine državnu potporu (vidjeti uvodnu izjavu 4.). Konkretno, talijanska tijela tvrdila su da su četiri kriterija iz presude Altmark ispunjena zbog razloga navedenih u nastavku:

— usluge pomorskog prijevoza kako ih talijanska tijela definiraju u novoj konvenciji ključne su za gospodarski razvoj otoka te istodobno ispunjavaju osnovne potrebe otočnih zajednica za prijevozom, čime se osigurava poštovanje prava na teritorijalni kontinuitet sadržanog u talijanskom Ustavu. U novoj konvenciji jasno su utvrđene usluge, brodovi, vremenski rasporedi i ograničenja tarifa. Stoga je Italija tvrdila da su obveze pružanja javne usluge jasno utvrđene i da je ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark;

— parametri na temelju kojih je naknada izračunana detaljno su objašnjeni u Direktivi CIPE-a i primijenjeni u novoj konvenciji (i njezinim prilozima), a najveći iznosi naknade utvrđeni su u Zakonu iz 2009. Stoga je Italija tvrdila da su ti parametri unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način te da je ispunjen drugi kriterij iz predmeta Altmark;

— pružatelj javne usluge snosi sve rizike povezane s predmetnom djelatnošću (vidjeti i odjeljak 4.5.) u zamjenu za fiksni iznos subvencije, za koji nije sigurno da može pokriti sve njegove troškove. Zbog toga je Italija tvrdila da stopa povrata od 6,5 % odgovara predmetnoj djelatnosti te nema isplaćivanja prekomjerne naknade za javnu uslugu. Stoga se smatra da je ispunjen i treći kriterij iz presude Altmark;

— poslovni ogranak društva Tirrenia privatiziran je u okviru otvorenog natječajnog postupka te je obuhvaćao imovinu potrebnu za pružanje javne usluge i novu konvenciju u trajanju od osam godina primjenjivu na pružanje te usluge. Budući da je natječajni postupak slijedio načela tržišnog natjecanja, transparentnosti i nediskriminacije te je kriterij dodjele bila najviša cijena, Italija je tvrdila da je ispunjen i četvrti kriterij iz presude Altmark.

4.5. **Premija rizika od 6,5 % utvrđena u Direktivi CIPE-a od 2010.**

(179) Italija je istaknula da je 2009. naknada isplaćena društvu Tirrenia iznosila 80 010 000 EUR. Od 2010. nadalje najveći iznos naknade utvrđen je na 72 685 642 EUR. Italija je napomenula da je taj iznos znatno niži od povijesne razine deficita tog društva. To bi vjerojatno prisililo kupca poslovnog ogranka društva Tirrenia da poveća učinkovitost poslovanja kako bi se deficit doveo u granice fiksnog iznosa subvencije tijekom cijelog trajanja nove konvencije te kako bi se dugoročno kompenzirala inflacija.

([69]) To uključuje različite nerizične stope, bete, trošak duga i neke razlike u načinu izračuna likvidacijske vrijednosti (posebno s obzirom na troškove otpremnina za zaposlenike).

([70]) Na primjer, društvo Banca Profilo upotrijebilo je stope desetogodišnjih talijanskih državnih obveznica jer poslovni ogranak društva Tirrenia posluje isključivo u Italiji. Društvo Ecorys upotrijebilo je međutim niže stope njemačkih državnih obveznica u kojima je, prema mišljenju društva Banca Profilo, naveden prenizak procijenjeni trošak kapitala poslovnog ogranka.

(180) U Direktivi CIPE-a predviđa se da bi se premija rizika od 6,5 % upotrijebila za određivanje povrata na kapital s pomoću formule za ponderirani prosječni trošak kapitala (vidjeti uvodnu izjavu 42.). Međutim, Italija je pojasnila da je, s obzirom na to da je iznos naknade ograničen Zakonom iz 2009., odlučeno da će se izračun pojednostavniti primjenom paušalne stope povrata na kapital od 6,5 %. Taj pojednostavnjeni pristup bio je primjenjiv tijekom produljenja prvotne konvencije te se i dalje primjenjuje u okviru nove konvencije. Talijanska tijela dokazala su i da je iz primjene cjelokupne metodologije utvrđene u Direktivi CIPE-a mogao proizaći povrat na kapital koji bi barem u nekim godinama premašio 6,5 %. Zbog toga Italija smatra da je njezin pojednostavnjeni pristup konzervativan i da ne dopušta veću naknadu za društvo Tirrenia ili CIN od one utvrđene Direktivom CIPE-a.

(181) Italija je tvrdila i da povrat na kapital od 6,5 % odgovara riziku djelatnosti povjerenih društvu Tirrenia odnosno društvu CIN, ali ne dovodi do plaćanja prekomjerne naknade za javnu uslugu zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama u nastavku.

(182) Italija je najprije podsjetila na to da je tijekom produljenja prvotne konvencije i zbog teške financijske situacije 5. kolovoza 2010. nad društvom Tirrenia pokrenut postupak izvanredne uprave. Italija navodi da je *de facto* bilo nemoguće u potpunosti pokriti neto trošak (tj. troškove umanjene za prihode) javne usluge najvećim iznosom naknade utvrđenim u Zakonu iz 2009. Stoga društvo Tirrenia u praksi ne bi ostvarilo nikakav povrat na kapital u razdoblju od 1. siječnja 2010. do 18. srpnja 2012. Kako bi potkrijepila tu tvrdnju, Italija je dostavila računovodstvenu dokumentaciju društva Tirrenia po linijama za 2010. i 2011. te tromjesečne financijske izvještaje za 2012.

(183) U novoj konvenciji za kupca poslovnog ogranka društva Tirrenia predviđeno je da se razina naknade izračunava na temelju predviđenog razvoja prihoda i troškova. Italija navodi da se, za razliku od prvotnih konvencija, u novoj konvenciji ne propisuje nikakva potpuna i automatska naknada za povećanje operativnih troškova (kao što su trošak rada, goriva, zakupa itd.). Stoga bi prijevoznik snosio sve rizike povezane s tim povećanjem troškova te rizike povezane s količinom prometa. Stoga je Italija tvrdila da prijevoznik snosi sve rizike povezane s uslugom i nitko mu ne jamči da će primiti naknadu u iznosu dostatnom da se pokriju svi njegovi troškovi. Italija navodi da to vrijedi čak i ako se uzmu u obzir članci 8. i 9. nove konvencije jer je prijevoznik i dalje izložen riziku od kašnjenja između pojave takvih neravnoteža i trenutka u kojem se mogu izvršiti prilagodbe. Osim toga, sve su takve prilagodbe rezultat pregovora i ne primjenjuju se retroaktivno već samo u budućnosti. Italija je dostavila godišnju računovodstvenu dokumentaciju društva CIN po linijama za razdoblje od 18. srpnja 2012. do kraja 2018. kako bi dokazala da nije plaćena nikakva prekomjerna naknada na temelju nove konvencije.

4.6. **Usklađenost nove konvencije s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.**

(184) Iako je Italija smatrala da naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu CIN na temelju nove konvencije ne čini državnu potporu, iznijela je argumente i o tome zašto bi ta mjera, da ipak čini potporu, bila u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(185) Italija je podsjetila na to da je Komisijina ocjena stvarne prirode usluge od općeg gospodarskog interesa ograničena na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku kad je neku uslugu definirala kao uslugu od općeg gospodarskog interesa. U tom je kontekstu Italija opisala linije navedene u novoj konvenciji te istaknula da je na nekoliko tih linija CIN jedini prijevoznik. Nadalje, za još tri linije CIN prima naknadu za pružanje javne usluge samo izvan sezone, dok tijekom sezone i dalje podliježe ograničenjima (npr. u pogledu cijena karata).

(186) Italija je dostavila podatke o godišnjem putničkom prometu za dvije financijske godine koje su prethodile godini povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa (tj. za 2010. i 2011.) kako bi potkrijepila tvrdnju da prag od 300 000 putnika utvrđen u članku 2. stavku 1. točki (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije premašen na linijama na kojima prometuje društvo Tirrenia. Nadalje, s obzirom na to da nova konvencija ima trajanje od osam godina, Italija je navela da je ispunjen i uvjet iz članka 2. stavka 2. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Konačno, Italija je tvrdila da se poštovao i članak 2. stavak 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. jer su prodajom poslovnog ogranka društva Tirrenia putem konkurentnog, transparentnog i nediskriminirajućeg natječajnog postupka u potpunosti ispunjeni uvjeti iz Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(187) Italija je tvrdila da nova konvencija ispunjava sve uvjete koji se primjenjuju na akte o ovlaštenju kako su navedeni u člancima od 4. do 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Konkretno, u toj su konvenciji detaljno utvrđene obveze pružanja javne usluge, njihovo trajanje, mehanizam naknada (na temelju Direktive CIPE-a i Zakona iz 2009.) te mehanizmi za izbjegavanje i povrat eventualnih prekomjernih naknada. Konačno, Italija je uputila na mjere (uključujući sustav pravnih lijekova i sankcija) koje se provode kako bi se osiguralo strogo poštovanje uvjeta iz nove konvencije.

4.7. **Odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN**

(188) Kad je riječ o dijelu prodajne cijene koju je CIN trebao platiti u obrocima tijekom trajanja konvencije, Italija je navela sljedeće: obvezujuća ponuda koju je CIN dostavio 14. travnja 2011. i u kojoj je predviđeno odgođeno plaćanje dijela cijene unesena je u sobu s podacima. Izvanredni upravitelj poslao je 2. svibnja 2011. poziv svim stranama primljenima u fazu dubinske analize da dostave bolje ponude od one koju je dostavio CIN. Činjenica da nije zaprimljena nijedna konačna ponuda bolja od one koju je dostavio CIN posljedica je konkurentnosti natječajnog postupka. Zbog toga se odgođeno plaćanje kupovne cijene nije moglo smatrati selektivnom mjerom u korist društva CIN, nego odgovara tržišnoj cijeni. Konkretno, i mogući drugi ponuditelji mogli su dati ponudu s odgodom plaćanja, no nisu to učinili.

(189) U tom je kontekstu Italija uputila na sudsku praksu ([71]) Europskih sudova, u skladu s kojom su valjano dostavljene obvezujuće ponude u okviru pravilnog natječajnog postupka za privatizaciju nekog društva bolji pokazatelj tržišne cijene tog subjekta od, na primjer, procjena stručnjaka. Italija je istaknula i da su Europski sudovi utvrdili da bi taj pristup trebalo primijeniti i kada je predmetni natječajni postupak obilježen nezakonitim uvjetima, iako talijanska tijela smatraju da takvi uvjeti nisu bili povezani s natječajnim postupkom za privatizaciju poslovnog ogranka društva Tirrenia. Talijanska tijela uputila su i na odluku Komisije u predmetu Sandretto ([72]). U toj je odluci Komisija prihvatila tvrdnju Italije da je, iako je prodajna cijena imovine društva Sandretto bila niža od procijenjene, to ipak bila najviša vrijednost koja se mogla postići na tržištu te se nije moglo isključiti da je cijena koju je kupac ponudio tržišna cijena.

4.8. **Prioritet u pogledu vezova**

(190) Talijanska tijela tvrdila su da nikakva državna sredstva nisu izgubljena dodjelom prioriteta u pogledu vezova. Prema talijanskim tijelima svi trajektni prijevoznici plaćaju redovite pristojbe za vezove odgovarajućim lučkim upravama. Talijanska tijela tvrde i da je taj prioritet u pogledu vezanja primjenjiv samo na linije obuhvaćene javnom uslugom te da društvo Tirrenia, a kasnije i CIN, nije plaćalo i ne plaća dodatnu pristojbu za taj prioritet u pogledu vezova jer bi mu luke dale prednost u odabiru slotova za privezivanje čak i bez službenog prioriteta u pogledu vezova zbog njegove zadaće pružanja javne usluge.

(191) Talijanska tijela smatraju da prioritetom u pogledu vezova ne bi nastala bitnija prednost za društva bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia i CIN, njegova stjecatelja. Konkretno, tvrde da se u praksi prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo u vrlo ograničenim okolnostima. Zbog veličine većine luka i unaprijed utvrđenog rasporeda dolazaka i polazaka u uobičajenim okolnostima, osim u slučaju kašnjenja ili ekstremnih vremenskih uvjeta, različiti prijevoznici ne bi se preklapali u upotrebi konkretnih vezova. Osim toga, s obzirom na to da Tirrenia i CIN svoje usluge pružaju tijekom cijele godine (za razliku od, na primjer, prijevoznika koji prometuju samo tijekom sezone), podrazumijevalo bi se da im luke daju prednost u odabiru slotova za privezivanje čak i bez službenog prioriteta u pogledu vezova. Zbog toga Italija smatra da na temelju prioriteta u pogledu vezova nije mogla nastati bitnija prednost za društva Tirrenia i CIN.

([71]) Konkretno, Italija upućuje na presudu od 24. listopada 2013. u spojenim predmetima C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P *Land Burgenland*, ECLI:EU:C:2013:682, točke od 93. do 96.

([72]) SL L 92 od 13.4.2010., str. 19.

4.9. **Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.**

(192) Italija nije osporila da je društvo Tirrenia primilo iznos od oko 12 051 900 EUR za provedbu nadogradnji brodova nužnih za usklađivanje s međunarodnim sigurnosnim normama. Nadalje, talijanska tijela potvrdila su da je društvo Tirrenia od tih sredstava zapravo upotrijebilo samo iznos od 630 600 EUR za nadogradnju broda Clodia. Preostala sredstva (tj. iznos od 11 421 300 EUR) nisu iskorištena za plaćanje nadogradnji niti su vraćena državi. Italija navodi da je novi vlasnik poslovnog ogranka društva Tirrenia (tj. CIN) preostale nadogradnje morao platiti vlastitim sredstvima (ta obveza u iznosu od 11 421 300 EUR isto je tako uzeta u obzir u procjeni vrijednosti koju je pripremilo društvo Banca Profilo).

(193) Kad je riječ o poreznim izuzećima povezanima s postupkom privatizacije, talijanska tijela tvrdila su da se ta mjera nije primijenila u pogledu poreza na dobit trgovačkih društava jer su društva Caremar, Saremar i Toremar bez naknade prenesena na regije. Stoga se zbog izostanka naknade ne primjenjuje članak 86. stavak 1. točka (a) Pročišćenog zakona o porezu na dobit koji se odnosi na kapitalne dobitke u slučaju prijenosa imovine uz plaćanje. Kad je riječ o PDV-u, Italija je navela da su prijenosi društava Caremar, Saremar i Toremar transakcije oslobođene od PDV-a na temelju članka 10. stavka 1. točke 4. Predsjedničke uredbe br. 633 od 26. listopada 1972. Kad je riječ o neizravnim porezima koji nisu PDV, Italija je istaknula da je izuzeće predviđeno Zakonom iz 2010. osmišljeno radi administrativnog pojednostavnjenja. S poreznog stajališta njegovi se učinci mogu smatrati zanemarivima i neznatnima u odnosu na poreze koji se naplaćuju po paušalnim stopama. Točnije, ono se odnosi na pristojbu za upis u registar (168 EUR po dokumentu), pristojbe za upis u zemljišne knjige i upis hipoteke (po 168 EUR) te biljege (14,62 EUR za četiri stranice).

(194) Talijanska tijela pojasnila su da sredstva FAS-a nisu upotrijebljena za plaćanje dodatne naknade društvu Tirrenia. Umjesto toga ta su sredstva bila dostupna da bi se dopunila proračunska sredstva odobrena za plaćanje naknada za pružanje javne usluge društvima bivše grupe Tirrenia ako se ona pokažu nedostatnima. Italija navodi da se člankom 1. stavkom 5.b Zakona iz 2010. regijama omogućilo da upotrebljavaju sredstva FAS-a za financiranje (dijela) redovne naknade za pružanje javne usluge i time osiguraju kontinuitet javnih usluga pomorskog prijevoza. Stoga bi se ta mjera odnosila samo na raspodjelu sredstava u talijanskom državnom proračunu za plaćanje naknada za pružanje javne usluge.

4.10. **Gospodarski kontinuitet (ili njegovo nepostojanje) između društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i društva CIN**

(195) Italija je tvrdila da zbog razloga navedenih u nastavku ne postoji gospodarski kontinuitet između društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i društva CIN:

(a) *opseg prodaje:* Italija je istaknula da su nakon neuspjelog pokušaja privatizacije cijelog društva Tirrenia, uključujući njegovo društvo kćer Siremar, prije no što je nad društvom pokrenut postupak izvanredne uprave organizirani zasebni natječaji za dio imovine svakog od društava (odnosno za poslovne ogranke društava Tirrenia i Siremar). Osim toga, prodaja se odnosila na ograničenu količinu imovine društva Tirrenia pod izvanrednom upravom, koje prije nije imalo funkcionalnu autonomiju; imovina koja nije bila ključna za javnu uslugu, uključujući šest brodova, nekretnine i umjetničku zbirku, zasebno je prodana. Osim toga, CIN nije preuzeo dugove društva Tirrenia pod izvanrednom upravom nastale prije prijenosa;

(b) *gospodarska djelatnost*: uvjeti za ispunjenje obveza pružanja javne usluge utvrđeni za CIN u novoj konvenciji znatno se razlikuju od onih utvrđenih za društvo Tirrenia u prvotnoj konvenciji. Konkretno, u novoj konvenciji predviđeni su potpuno različiti kriteriji za izračun naknade za pružanje javne usluge (koja je određena na najveći iznos umjesto na iznos kojim se u potpunosti pokrivaju gubici od pružanja javne usluge) te se uvodi veća fleksibilnost cijena koje se nude putnicima (upotrebom gornjih granica cijena umjesto fiksnih cijena). Italija je smatrala da je zbog znatne promjene u načinu plaćanja naknade kupac bio obvezan povećati organizacijsku učinkovitost poslovnog ogranka društva Tirrenia. Osim toga, Italija je tvrdila da sam prijenos s javnog na privatnog vlasnika podrazumijeva golemu promjenu u organizaciji i upravljanju, a uvjetima koje je AGCM uveo svojom Odlukom br. 23670 od 21. lipnja 2012. dodatno se onemogućuje kontinuitet gospodarske djelatnosti društva CIN u odnosu na društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom;

(c) *prestanak kontinuiteta u pogledu radne snage*: Italija je istaknula da nije bilo automatskog prijenosa zaposlenika na kupca. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom otpustilo je svoje zaposlenike i bilo je u potpunosti odgovorno za sve preostale troškove povezane sa starim ugovorima. Zatim je kupac ponudio nova radna mjesta bivšim zaposlenicima koji su bili nužni za upravljanje prenesenim dijelom poslovanja (tj. pružanje javne usluge). Bivši zaposlenici koji su prihvatili ponudu zaposleni su na temelju novog, drukčijeg ugovora;

(d) *različiti udjeli prodavatelja i kupca*: Italija je navela da je kupac određen putem javnog natječajnog postupka otvorenog najvećem mogućem broju potencijalnih ponuditelja. Natječaj se temeljio na načelima tržišnog natjecanja, transparentnosti i nediskriminacije, a ugovor je dodijeljen na temelju kriterija najviše cijene. Identitet prodavatelja potpuno se razlikuje od identiteta kupca i oni nisu povezani nikakvim udjelima;

(e) *gospodarska logika transakcije*: cilj je transakcije bio liberalizirati djelatnosti pomorskog prijevoza koje obavlja društvo Tirrenia kako bi bile u skladu s Uredbom o pomorskoj kabotaži. Osim toga, prvi poziv na iskaz interesa objavljen je u rujnu 2010. i kupoprodajni ugovor s društvom CIN potpisan je 25. srpnja 2011., dok je Komisijin službeni istražni postupak pokrenut njezinom Odlukom od 5. listopada 2011. Zbog toga je Italija tvrdila da se transakcijom nije namjeravalo zaobići pravila o državnim potporama, nego je ona planirana i provedena s namjerom ostvarenja važnog industrijskog projekta.

5. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(196) Komisija je primila primjedbe četiriju zainteresiranih strana (tj. društva Tirrenia pod izvanrednom upravom te društava CIN, Pan Med i Grandi Navi Veloci), kako su sažete u nastavku:

5.1. **Primjedbe društva Tirrenia pod izvanrednom upravom**

(197) Odgovori na Odluku iz 2011. i Odluku iz 2012. koje je dostavilo društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom sažeti su u nastavku.

5.1.1. *Postupak zbog povrede br. 2007/4609*

(198) U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom najprije je uputilo na Komisijin postupak zbog povrede br. 2007/4609 u pogledu pogrešne primjene Uredbe o pomorskoj kabotaži (vidjeti i odjeljak 2.4.). U tom je kontekstu društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom uputilo na dopis od 21. prosinca 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 114.) o namjeri Italije da, umjesto za ugovore o javnim uslugama, pokrene natječaje za prodaju brodarskih društava koja imaju takve ugovore. U tom je dopisu glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet istaknuo da je s obzirom na temeljitu reorganizaciju sektora koju su planirala talijanska tijela i društveni učinak koji bi se, kako navode ta ista tijela, osjetio da natječaji ne obuhvaćaju kupnju društava odabrani postupak bio u načelu i kao iznimka prihvatljiv da bi se osigurala usklađenost s načelom nediskriminacije među brodovlasnicima Zajednice.

(199) Komisija je 21. lipnja 2012. (vidjeti uvodnu izjavu 121.) Italiji poslala obrazloženo mišljenje o kašnjenju u provedbi natječajnih postupaka za dodjelu javnih usluga pomorske kabotaže koje pružaju Caremar, Laziomar i Saremar duljem od tri godine nakon redovnog isteka odgovarajućih ugovora. Budući da su talijanska tijela završila natječajne postupke za dodjelu javnih usluga pomorske kabotaže koje su pružala društva Tirrenia, Siremar i Toremar, obrazloženo mišljenje nije se odnosilo na ta društva. Na temelju toga i s obzirom na prethodnu korespondenciju između talijanskih tijela i službi Komisije društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da je Komisija utvrdila da je privatizacija poslovnog ogranka društva Tirrenia u skladu s člankom 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(200) Na temelju sudske prakse Europskih sudova ([73]) društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da se za obveze pružanja javne usluge utvrđene u skladu s Uredbom o pomorskoj kabotaži treba smatrati da su u skladu s pravom Unije bez potrebe za daljnjim nadzorom u skladu s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a. Prema mišljenju

([73]) Tirrenia pod izvanrednom upravom konkretno upućuje na presudu od 15. lipnja 2005. u predmetu T-17/02 *Fred Olsen, SA*, ECLI:EU:T:2005:218, točku 215.

društva Tirrenia pod izvanrednom upravom, s obzirom na to da je u okviru postupka zbog povrede zaključeno da su obveze pružanja javne usluge uvedene na linijama kojima je upravljao poslovni ogranak društva Tirrenia prije privatizacije bile opravdane u kontekstu Uredbe o pomorskoj kabotaži, taj zaključak ne može se dovesti u pitanje u kontekstu Komisijina službenog istražnog postupka utvrđenog u članku 108. stavku 2. UFEU-a ([74]). Stoga bi svaki dodatni postupak na temelju članka 108. stavka 2. trebao biti ograničen na druge mjere koje se ne odnose na plaćanje naknade za dodatne troškove proizašle iz obveza pružanja javne usluge koje su zakonito povjerene i zakonito se ispunjavaju na temelju Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(201) Konačno, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom uputilo je na presudu iz 2009. kojom je poništena Odluka iz 2004. i na mogućnost da se naknada za pružanje javne usluge ocijenjena u toj odluci smatra postojećom potporom. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da bi, ako se potpora dodijeljena bivšoj grupi Tirrenia doista smatra postojećom potporom, ta klasifikacija vjerojatno bila primjenjiva i na naknadu plaćenu za obveze pružanja javne usluge koje je poslovni ogranak društva Tirrenia ispunjavalo u razdoblju obuhvaćenom Odlukom iz 2011. i Odlukom iz 2012., sve do privatizacije. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom ističe da je produljenje prvotne konvencije bilo nužno da bi se zajamčilo pružanje javne usluge do dodjele nove konvencije u kontekstu privatizacije poslovnog ogranka društva Tirrenia. Stoga se ono smatralo opravdanim s obzirom na ishod Komisijina postupka zbog povrede. Osim toga, jedine bitne promjene uvedene od 1. siječnja 2009. dovele su do smanjenja ukupnog iznosa plaćene naknade za pružanje javne usluge. Zbog toga društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdi da mjera nije mogla postati nova potpora.

5.1.2. *Produljenje prvotne konvencije*

(202) Kad je riječ o postojanju stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa na linijama kojima na temelju prvotne konvencije upravlja poslovni ogranak društva Tirrenia, društvo Tirrenia pod izvanrednim upravljanjem iznijelo je stajališta navedena u nastavku. Prvo, na linijama Palermo – Cagliari, Civitavecchia – Cagliari, Napulj – Cagliari, Cagliari – Trapani i vezi s otočjem Tremiti društvo Tirrenia bilo bi jedini prijevoznik. Na linijama Napulj – Palermo, Civitavecchia – Olbia i Genova – Porto Torres naknada za pružanje javne usluge plaća se samo izvan sezone. Tijekom sezone na tim trima linijama bilježi se veći promet, što omogućuje konkurentno poslovanje društva. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom ističe da se na temelju početne konvencije sva dobit ostvarena na tim linijama tijekom sezone oduzimala od iznosa naknade za pružanje javne usluge koja se plaćala društvu Tirrenia, a sve gubitke nastale tijekom tog razdoblja moralo je snositi samo društvo ([75]).

(203) Drugo, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom uzelo je u obzir i podatke o broju putnika na linijama na kojima je društvo Tirrenia 2010. i 2011. prometovalo na osnovi pružanja javne usluge. Na temelju toga društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdi da su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 2. stavku 1. točki (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i članku 2. stavku 1. točki (c) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Osim toga, s obzirom na to da je naknada plaćena na temelju produljenja prvotnih konvencija navodno odobrena u kontekstu postupka zbog povrede, bio bi ispunjen i uvjet iz članka 2. stavka 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. odnosno iz članka 2. stavka 2. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(204) Nadalje, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da mu država nije isplatila prekomjernu naknadu. Konkretno, društvo je istaknulo da je tijekom razdoblja u kojem je bilo pod izvanrednom upravom (od rujna 2010. do srpnja 2012.) iznos subvencije bio za oko 20 milijuna EUR u apsolutnom smislu i oko 25 % u relativnom smislu niži od prosječnog iznosa subvencija koji je društvo primilo tijekom prethodnih dviju godina (2008. i 2009.). Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom navelo je da je naknada za pružanje javne usluge isplaćena do kraja 2009. omogućila društvu Tirrenia da uravnoteži svoje prihode i troškove te da nastavi poslovati unatoč postupnom pogoršanju svojih gospodarskih i financijskih izgleda. S vremenom se društvo Tirrenia sve više oslanjalo na subvencije jer su njegovi ostali prihodi zaostajali za povećanjem troškova nastalih zbog pružanja javne usluge. Međutim, od 2010. nadalje iznos naknade bio je ograničen Zakonom iz 2009. i stoga je bio znatno niži nego prethodnih godina. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da zbog toga javna subvencija ne bi mogla pokriti operativne troškove društva Tirrenia nastale na predmetnim linijama. Stoga društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom zaključuje da tijekom godina produljenja prvotne konvencije nije moglo doći do plaćanja prekomjerne naknade.

([74]) Tirrenia pod izvanrednom upravom upućuje na presude od 10. svibnja 2005. u predmetu C-400/99 *Italija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:2005:275; te od 4. ožujka 2009. u spojenim predmetima T-265/04, T-292/04 i T-504/04 *Tirrenia di Navigazione protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom ističe da je društvo Tirrenia čak i tijekom sezone moralo poštovati zahtjeve iz konvencije koji se odnose na učestalost polazaka i broj trajekata te je moralo primjenjivati snižene cijene karata za stanovnike i posebne kategorije putnika. Međutim, društvo Tirrenia moglo je na konkurentnoj osnovi odrediti pristojbe za sve ostale putnike.

5.1.3. *Potencijalno nezakonito produljenje potpore za sanaciju društva Tirrenia*

(205) Kad je riječ o povratu potpore za sanaciju odobrene Odlukom iz 2010., društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom podsjeća na to da su talijanska tijela 16. svibnja 2011. obavijestila Komisiju da će se u potpora za sanaciju vratiti u okviru izvanrednih uprava društava Tirrenia i Siremar nakon završetka prodaje poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar, i to primicima od prodaje tih poslovnih ogranaka. Budući da je Ministarstvo gospodarskog razvoja 23. svibnja 2011. odobrilo dodjelu poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN i 25. srpnja 2011. potpisan je kupoprodajni ugovor, i talijanska tijela i društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom u tom su trenutku legitimno smatrali da se potpora može, u skladu sa zahtjevima, vratiti do 28. kolovoza 2011. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom navelo je da je završetak prodaje kasnio zbog neočekivanih događaja te je stoga to društvo moralo svoje usluge pružati znatno dulje od planiranog i snositi povezane troškove. Međutim, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom vratilo je državi cjelokupnu potporu za sanaciju jednokratnim plaćanjem 18. rujna 2012., tj. samo 48 dana nakon što je CIN platio prvi obrok, koji je uplaćen 1. kolovoza 2012.

(206) Kad je riječ o zahtjevu iz točke 25.(c) Smjernica o sanaciji i restrukturiranju, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom iznijelo je zapažanja navedena u nastavku. Plan likvidacije društva Tirrenia objavljen je na internetskim stranicama izvanredne uprave ([76]) puno prije isteka prethodno navedenog šestomjesečnog roka. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom dodalo je da su se sve relevantne informacije o kasnijem napretku postupka privatizacije, za koji je tvrdilo da u biti čini plan restrukturiranja kako je definiran u Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju, redovito dostavljale Komisiji za potrebe postupaka povezanih s državnom potporom i odobrenjem koncentracije. Stoga je društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo da je Komisija u potpunosti obaviještena te da je riječ o izvedivom, usklađenom i dalekosežnom planu za ponovnu uspostavu održivosti društva Tirrenia kako se zahtijeva u Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju.

(207) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je i da je društvo Tirrenia prestalo biti poduzetnik u teškoćama čim je primilo potporu za sanaciju koja mu je omogućila redovito pružanje usluge uz propisno upravljanje postupkom likvidacije. Smatra da su se tijekom predmetnog razdoblja te djelatnosti obavljale redovito i bez prekida koji su obično svojstveni poduzetniku u teškoćama. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom dodalo je da se završetak privatizacije preklapao s potpunom provedbom plana restrukturiranja. To je uključivalo strukturne promjene u organizaciji i upravljanju za društvo Tirrenia, čime se osigurao njegov povratak dugoročnoj profitabilnosti. Konačno, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da je u Odluci iz 2010. potvrđeno da se načelo „jednokratne dodjele" poštovalo i prije toga, odnosno u okviru naknade za obveze pružanja javne usluge. Stoga je društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo da su talijanska tijela mogla legitimno očekivati da ta naknada ne uključuje državnu potporu.

5.1.4. *Nova konvencija*

(208) Kad je riječ o primijenjenom postupku, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da je Italija novu konvenciju 10. siječnja 2012. prijavila Komisiji samo radi pravne sigurnosti. Stoga se društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom nije složilo s Komisijinim stajalištem iz Odluke iz 2012. da bi ta mjera mogla činiti nezakonitu potporu dodijeljenu protivno obvezi mirovanja iz članka 108. stavka 3. UFEU-a.

(209) Društvo Tirrenia pod izvanrednom pravom u biti je odgovorilo na Komisijine sumnje u pogledu usklađenosti mjere s uvjetima navedenima u Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(210) Konkretno, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da na temelju podataka o broju putnika za 2010. i 2011. prag za broj putnika utvrđen u članku 2. stavku 1. točki (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije premašen. Nadalje, s obzirom na to da nova konvencija ima trajanje od osam godina, ona ne premašuje maksimalno trajanje od deset godina utvrđeno u članku 2. stavku 2. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Osim toga, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da je ispunjen i uvjet iz članka 2. stavka 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. s obzirom na ishod postupka zbog povrede (vidjeti i odjeljak 5.1.1.) i privatizaciju poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(211) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da su u članku 3. nove konvencije jasno utvrđene usluge koje će se pružati, dok se u njezinu Prilogu A detaljno utvrđuju vrste brodova koje će se upotrebljavati i vremenski rasponi koje treba obuhvatiti te navode zahtjevi u pogledu večernjih i noćnih polazaka i ograničenja cijena karata. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom dodalo je i da se u novoj konvenciji utvrđuju detaljna pravila o

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

parametrima za izračun, kontrolu i reviziju naknada te mehanizmi za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade, ali i obvezujući zahtjevi u pogledu ključnih aspekata (cijene, kvalitete i kvantitete) pruženih usluga. U Prilogu A novoj konvenciji za svaku su liniju navedene najviše primjenjive cijene karata po osobi ili vozilu te se pravi razlika između standardnih cijena i sniženih cijena za stanovnike otoka. Godišnja naknada za obveze pružanja javne usluge utvrđena je za cijelo trajanje konvencije. Međutim, postoji mehanizam za reviziju referentnih gospodarskih parametara svake tri godine te zaštitna klauzula u korist obiju stranaka za slučaj nepredviđenih i strukturnih promjena u određenim gospodarskim parametrima ako se premaši utvrđeni prag. Konačno, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da je novom konvencijom uveden strog i sveobuhvatan sustav sankcija za pružatelja usluga koji se temelji na načelu odvraćanja kako bi se osigurala potpuna usklađenost s prethodno opisanim zahtjevima. Nadležna ministarstva isto su tako ovlaštena provoditi inspekcije i provjere te prikupljati informacije potrebne za ocjenu jesu li ispunjene obveze utvrđene u konvenciji.

5.1.5. *Privatizacija društva Tirrenia i odgođeno plaćanje kupovne cijene koju je trebao platiti CIN*

(212) U svojem odgovoru na Odluku iz 2011. društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da bi privatizacija poslovnog ogranka društva Tirrenia bila potpuno sukladna s pravom o državnim potporama. Konkretno, društvo je uputilo na sudsku praksu u predmetu GRAWE ([77]), u kojoj je utvrđeno da se pri privatizaciji društva u državnom vlasništvu može pretpostaviti da tržišna cijena odgovara najvišoj primljenoj ponudi ako je ta ponuda vjerodostojna i ima gospodarsku vrijednost.

(213) U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom podsjetilo je na glavne faze natječajnog postupka i razvoj događaja koji je uslijedio. Istaknulo je da je izvanredni upravitelj osmislio i proveo natječajni postupak na način koji se smatrao najprikladnijim da bi se ostvarila najveća moguća vrijednost te da je bio zakonom obvezan uspostaviti zaštitne mjere kako bi se osigurale transparentnost, nepristranost i pravednost natječajnog postupka.

(214) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je i da se na natječajni postupak nisu primjenjivali uvjeti koji bi sami po sebi mogli dovesti do smanjenja vrijednosti imovine koja se prodaje ili umanjiti broj potencijalnih kupaca. Konkretno, to se odnosi na uvjete navedene u Odluci iz 2011. u pogledu sljedećeg: i. zadržavanja broja zaposlenika; i ii. povezivanja brodova s obvezama pružanja javne usluge u okviru jednog natječajnog postupka. Kad je riječ o prvom uvjetu, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da se on odnosi na obveznu odredbu utvrđenu zakonodavnim aktom općeg područja primjene koja se primjenjuje bez ikakvih razlika. Kad je riječ o drugom uvjetu, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom navelo je da se čini kako je mogućnost upotrebe flote poslovnog ogranka za pružanje javne usluge na linijama utvrđenima u konvenciji održiva poslovna prilika, a ne negativni čimbenik koji utječe na vrijednost poslovnog ogranka koji se prodaje, posebno u doba recesije u sektoru pomorskog prijevoza.

(215) Kad je riječ o konkretnom pitanju odgode plaćanja dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdila je da to pitanje ne bi trebalo ocjenjivati odvojeno od privatizacije u cjelini. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da je natječajni postupak osmišljen na način kojim se u potpunosti štite načela tržišnog natjecanja, transparentnosti i nediskriminacije. Zbog toga i na temelju sudske prakse Europskih sudova ([78]) društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da je tim natječajnim postupkom dobivena tržišna cijena. Odluka da se odobri plaćanje u obrocima obuhvaćena je dinamikom natječajnog postupka i posljedica je izostanka drugih konačnih ponuda konkurentnih ponudi društva CIN. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da dopuštanje odgođenog plaćanja dijela kupovne cijene stoga nije selektivna intervencija u korist društva CIN. Tomu posebno ide u prilog činjenica da su svi potencijalni ponuditelji bili upoznati s odredbom o djelomičnom plaćanju u obrocima sadržanom u ponudi društva CIN te su pozvani na dostavu konkurentnih ponuda.

(216) Zbog navedenih razloga društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da Komisijine sumnje u pogledu privatizacije društva Tirrenia, uključujući plaćanje kupovne cijene u obrocima, nisu opravdane.

([77]) Presuda od 28. veljače 2012. u predmetu T-282/08, *Grazer Wechselseitige Versicherung AG protiv Europske komisije*, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom upućuje na presudu u spojenim predmetima T 268/08 i T 281/08 *Land Burgenland i Austrija protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2012:90, točke 70., 72. i 87.

5.1.6. *Nepostojanje gospodarskog kontinuiteta između društava Tirrenia i CIN*

(217) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom iznijelo je sljedeće značajke privatizacije poslovnog ogranka društva Tirrenia: opseg prijenosa (imovina i obveze); gospodarsku djelatnost, radnu snagu i identitet stranaka; prodajnu cijenu; logiku i vrijeme provedbe postupka. Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da u ovom slučaju svi ti elementi upućuju na nepostojanje gospodarskog kontinuiteta između izvanredne uprave koja prodaje poslovni ogranak društva Tirrenia i društva CIN.

(218) Konkretno, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom tvrdilo je da je opseg prijenosa na CIN ograničeniji nego što je prvotno predviđeno jer se prodavala samo poslovna jedinica koja upravlja pružanjem javne usluge, a ne cijelo društvo Tirrenia (uključujući Siremar). Osim toga, nakon završetka prodaje ukinute su sve nepodmirene obveze povezane s imovinom poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(219) Društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom navelo je i da je sama priroda transakcije, odnosno cilj da se provede privatizacija, upućivala na očito nepostojanje kontinuiteta gospodarske djelatnosti u smislu organizacijske strukture, postupaka odlučivanja, kriterija upravljanja i poslovnih strategija. Nadalje, nakon što je AGCM ispitao transakciju, djelatnost novog privatnog poduzeća podvrgnuta je restriktivnim mjerama ([79]) kojima bi se, uz ostvarenje njihova osnovnog cilja (tj. promicanje tržišnog natjecanja), povećao i nedostatak gospodarskog kontinuiteta između prodavatelja i kupca poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(220) Osim toga, kako je utvrđeno u članku 56. stavku 3.a Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999, članak 2112. talijanskog Građanskog zakonika ne primjenjuje se na prodaju društava koja pružaju osnovne javne usluge, čime se osigurava nepostojanje kontinuiteta u pogledu radne snage. Nadalje, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom podsjetilo je na to da je najmanju prodajnu cijenu odredio neovisni stručnjak te da je postupak prodaje bio transparentan i nediskriminirajući, a jedini kriterij dodjele bila je najviša cijena.

(221) Naposljetku, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom istaknulo je da je natječajni postupak za poslovni ogranak društva Tirrenia pokrenut u rujnu 2010. te je na temelju toga 25. srpnja 2011. potpisan kupoprodajni ugovor s društvom CIN, dok je Komisija službenu istragu pokrenula tek Odlukom od 5. listopada 2011. Stoga svrha transakcije nije moglo biti zaobilaženje pravila o državnim potporama. Naprotiv, cilj transakcije bio je liberalizacija sektora pomorskog prijevoza putem privatizacije, kako je propisano Uredbom o pomorskoj kabotaži.

5.2. **Primjedbe društva CIN**

(222) Odgovori društva CIN na Odluku iz 2011. i Odluku iz 2012. sažeti su u odjeljcima u nastavku i uglavnom su usmjereni na postupak privatizacije.

5.2.1. *Transparentnost postupka prodaje*

(223) CIN ističe da je prodaja društva Tirrenia, koje je bilo pod izvanrednom upravom nakon što je proglašeno nesolventnim, provedena putem konkurentnog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka na način utvrđen u članku 4. stavku 4.b Uredbe sa zakonskom snagom 347/2003. Mogućnost odabira stjecatelja u okviru privatnih pregovora predviđena Uredbom sa zakonskom snagom 134/2008 prema mišljenju društva CIN nedvojbeno podliježe poštovanju načela tržišnog natjecanja, transparentnosti i nediskriminacije.

(224) U vezi s istim pitanjem CIN upućuje na priopćenje za medije koje je 5. listopada 2011. izdalo društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom i u kojem se navodi sljedeće: „ti postupci ([80]) provedeni su na temelju natječajnih postupaka koji su potpuno usklađeni s načelima transparentnosti i nediskriminacije te je otpočetka isključena svaka mogućnost prodaje putem privatnih pregovora”; i „kako bi se osiguralo da su natječajni postupci otvoreni najvećem

([79]) Te mjere uključuju sljedeće: 1. obvezu društva Moby da ukine uslugu prijevoza tereta na liniji Livorno – Cagliari u slučaju da novi prijevoznik iskaže interes za prometovanje na toj liniji; 2. obvezu društva Moby da ukine uslugu prijevoza na liniji Genova – Porto Torres kako bi se izbjeglo preklapanje s uslugama društva CIN; 3. obvezu društava Moby i CIN da drugim prijevoznicima prodaju 10 % kapaciteta za mješoviti prijevoz putnika i tereta na linijama Civitavecchia – Olbia i Genova – Olbia; i 4. obvezu društava Moby i CIN da ne potpisuju nove i da raskinu postojeće sporazume o polascima pod zajedničkom oznakom ili druge vrste sporazuma o prodaji karata s konkurentima ili strankama povezanima s konkurentima na linijama Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres i Genova – Olbia.

([80]) Povezani s prodajom poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar (bilješka autora).

mogućem broju subjekata na tržištu, opseg poslovnih ogranaka koji su se prodavali bio je ograničen na imovinu i ugovorne odnose nužne za pružanje javne usluge, dok su za svu ostalu imovinu društava provedeni zasebni postupci prodaje. [...] potencijalnim kupcima nisu određene nikakve obveze ni opterećenja osim onih predviđenih zakonom”.

(225) Kad je riječ o načinu objave i provedbe natječajnog postupka, CIN je iznio primjedbe navedene u nastavku.

(226) Prvo, poziv na iskaz interesa objavljen je ne samo na internetskim stranicama društva Tirrenia i drugim internetskim stranicama već i u najvažnijim domaćim i stranim novinama, na talijanskom i engleskom jeziku. Osim toga, prvotni rok za odgovor na poziv produljen je za gotovo mjesec dana, do 20. listopada 2010. To znači da su svi potencijalni domaći i strani ponuditelji imali dovoljno vremena da dostave svoje iskaze interesa i dobiju informacije potrebne za pripremu ponude za kupnju poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(227) Više od 20 strana dostavilo je iskaz interesa. Stoga CIN smatra da je mišljenje Komisije kako postupak prodaje ne bi bio u skladu sa zahtjevima u pogledu transparentnosti jer se temelji na privatnim pregovorima potpuno neutemeljeno. Tijekom faze dubinske analize svi su ponuditelji dobili odgovarajući pristup relevantnim informacijama o poslovnom ogranku društva Tirrenia. Konkretno, sve tehničko-pravne i gospodarsko-financijske pojedinosti potrebne za izradu ponude (uključujući detaljan opis opsega dijela poslovanja koji se prodaje, poslovni plan, izvješće o dubinskoj analizi prodavatelja i nacrt novog ugovora o javnim uslugama) bile su na raspolaganju potencijalnim ponuditeljima.

(228) CIN zaključuje da se ne čini mogućim sumnjati u to da su svi potencijalno zainteresirani za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia iz Italije i inozemstva mogli iskazati svoj interes i zatim dobiti pristup dokumentaciji potrebnoj za dostavu detaljne ponude u skladu s transparentnim i nediskriminirajućim uvjetima.

5.2.2. *Opseg privatizacije*

(229) U svojem odgovoru CIN ističe da je izvanredni upravitelj ograničio predmet prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia na imovinu i ugovore potrebne za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge upravo kako bi se postigla najviša prodajna cijena.

(230) Konkretno, svi brodovi uključeni u prodaju nužni su za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge jer su to isti brodovi koje je društvo Tirrenia upotrebljavalo na linijama obuhvaćenima obvezama pružanja javne usluge na temelju konvencije. Kad je riječ o linijama Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres i Napulj – Palermo, za koje se javna naknada plaća samo izvan sezone, isti se brodovi upotrebljavaju za pružanje usluge u sezoni. CIN tvrdi da su ti brodovi morali biti uključeni u opseg poslovnog ogranka koji se prodaje jer su tijekom dvije trećine godine bili povezani s obvezama pružanja javne usluge i ključni za njihovo ispunjavanje.

(231) Konačno, CIN navodi da je izvanredni upravitelj pokrenuo zasebne postupke za prodaju imovine društva Tirrenia koja nije bila nužna za prometovanje na linijama obuhvaćenima javnom uslugom. Ti postupci odnose se na prodaju nekretnina i umjetničkih djela društva Tirrenia, ali i, što je još važnije, na prodaju šest brodova u vlasništvu društva Tirrenia koji nisu bili nužni za pružanje javne usluge u skladu s konvencijom.

5.2.3. *Uvjeti koji se primjenjuju na ponuditelje*

(232) Kad je riječ o uvjetu zadržavanja broja zaposlenika, CIN navodi da jedina obveza u tom pogledu proizlazi iz primjenjivog zakonodavstva, odnosno članka 63. stavka 2. Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999, što znači da je nije uveo izvanredni povjerenik u konkretnom slučaju društva Tirrenia.

(233) CIN ističe da je člankom 2112. talijanskog Građanskog zakonika propisano da se u slučaju prijenosa poduzeća ugovori o radu prenose na kupca te zaposlenici zadržavaju sva prava koja iz toga proizlaze. Međutim, u skladu s člankom 56. stavkom 3.a Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999 taj se redovni sustav ne primjenjuje u slučaju prijenosa poslovnih ogranaka u okviru postupka izvanredne uprave. CIN stoga s obzirom na ograničeno trajanje posebne obveze utvrđene člankom 63. stavkom 2. Uredbe sa zakonskom snagom 270/1999 (na samo dvije godine) i činjenicu da je ta obveza bila ograničena na „nužno osoblje" za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge tvrdi da se ne može smatrati da se takvom obvezom umanjila tržišna vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(234) Kad je riječ o zabrinutosti Komisije u pogledu zahtjeva da uspješni ponuditelj ispunjava obveze pružanja javne usluge, CIN je iznio primjedbe navedene u nastavku. Nema dokaza za to da bi drukčije osmišljen postupak doveo do drukčijeg ishoda, odnosno do više kupovne cijene. Naprotiv, dodjelom ugovora o javnim uslugama, a time i naknade koja se isplaćuje na temelju njih, zajedno s imovinom koja je nužna za pružanje tih usluga osigurala bi se viša razina tržišnog natjecanja među potencijalnim ponuditeljima.

(235) Stoga bi izvanredni povjerenik koji nastoji ostvariti taj cilj ispravno postupio kad bi učinio sljedeće: i. ograničio opseg poslovnog ogranka koji se prodaje na imovinu i ugovore koji su funkcionalno nužni za pružanje javne usluge; i ii. kupcima uveo samo one obveze koje su propisane zakonom. CIN smatra da je taj cilj zasigurno postignut s obzirom na to da je čak 21 strana iz Italije, Europe i trećih zemalja dostavila iskaze interesa za kupnju poslovnog ogranka društva Tirrenia.

5.2.4. *Kupovna cijena*

(236) CIN smatra da Komisijine dvojbe o tome je li za poslovni ogranak društva Tirrenia ostvarena najbolja moguća cijena nisu opravdane. CIN navodi da bi se kupovnu cijenu čak moglo smatrati višom od tržišne cijene. Konkretno, CIN upućuje na činjenicu da je jedan od prijevoznika koji su iskazali interes za kupnju poslovnog ogranka društva Tirrenia, i to [...], osporio cijenu koju je odredio neovisni stručnjak kojeg je imenovalo Ministarstvo navodeći da je ona (380 000 000 EUR) previsoka ([81]). CIN smatra da to neizravno znači da je privatni ulagač kupovnu cijenu koju je platio CIN i koja je zapravo bila viša od one koju je odredio stručnjak smatrao previsokom. Stoga CIN smatra da se činjenica da je postupkom ostvarena najviša cijena ne može dovesti u pitanje.

(237) U svakom slučaju CIN ističe da je u slučaju većeg broja ponuda za poslovni ogranak društva Tirrenia kriterij dodjele bila najviša ponuđena cijena. Osim toga, kako je propisano Uredbom sa zakonskom snagom 347/2003, kupovna cijena nije ni u kojem slučaju mogla biti niža od tržišne cijene utvrđene neovisnom procjenom.

(238) Nakon isteka roka za dostavu obvezujuće ponude 15. ožujka 2011. CIN je bio jedino društvo koje je dostavilo valjanu obvezujuću ponudu za kupnju koja je ispunjavala zahtjeve navedene u obavijesti o postupku. Nakon zahtjeva izvanrednog upravitelja CIN je 14. travnja 2011. dostavio dodatna pojašnjenja i konačnu obvezujuću ponudu kako bi njegova ponuda bila u potpunosti usklađena s procjenom stručnjaka kojeg je imenovalo Ministarstvo. U tom je kontekstu društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom postupilo na način kojim bi se osigurala najviša razina tržišnog natjecanja među ponuditeljima umjesto da je odmah dodijelilo ugovor društvu CIN. U skladu s tim, obvezujuća ponuda društva CIN unesena je u sobu s podacima i svi ponuditelji primljeni u fazu dubinske analize pozvani su da dostave poboljšane ponude za kupnju. Međutim, do isteka roka (produljenog do 19. svibnja 2011.) određenog za taj posljednji krug ponuda nije primljena nijedna druga ponuda.

(239) CIN napominje da je prethodne navode potvrdilo društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom koje je u prethodno navedenom priopćenju za medije od 5. listopada 2011. navelo i sljedeće: „za usporedbu ponuda i dodjelu ugovora jedini kriterij trebala bi biti najviša cijena. Osim toga, u skladu sa zakonskim odredbama prodajna cijena ni u kojem slučaju ne može biti niža od tržišne vrijednosti imovine kako je utvrđena procjenom vrijednosti koju je izvršila vodeća financijska institucija imenovana kao neovisni stručnjak i za koju je ta institucija dala svoju prisegu"; i „kad je riječ o postupku prodaje društva Tirrenia, nakon što je društvo Compagnia Italiana di Navigazione dostavilo obvezujuću ponudu usklađenu s gospodarskom vrijednošću imovine, svi ostali ponuditelji obaviješteni su o uvjetima te ponude kako bi se osigurala najviša razina transparentnosti te su dobili dovoljno vremena za podnošenje dodatnih ponuda; međutim, nije primljena nijedna takva ponuda".

([81]) I Komisija je tu činjenicu uzela u obzir u svojem postupku povezanom s predloženom koncentracijom između društva CIN i poslovnog ogranka društva Tirrenia (predmet M.6362 koji je naknadno zatvoren jer su stranke povukle prijavu).

5.2.5. *Odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene*

(240) CIN je iznio sljedeća opažanja o tom pitanju. Odgoda plaćanja bez kamata odnosi se samo na iznos od 180 000 000 EUR od ukupne kupovne cijene od 380 100 000 EUR. CIN ističe i da je odgođeno plaćanje povezano s prirodom predmeta prodaje, koji obuhvaća dio poslovanja čija stvarna vrijednost ovisi o stvarno plaćenim iznosima naknade propisanima u novoj konvenciji tijekom razdoblja od osam godina. CIN tvrdi da je i taj aspekt uzet u obzir u izvješću neovisnog stručnjaka o procjeni vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia ([82]).

(241) Nadalje, CIN navodi da je djelomična odgoda plaćanja bez primjene kamata isto tako bila dio natječajnog postupka jer je obvezujuća ponuda društva CIN koja je sadržavala taj uvjet bila dostupna u sobi s podacima. Izvanredni upravitelj pozvao je sve ostale ponuditelje da dostave višu ponudu. Budući da takva ponuda nije primljena, CIN tvrdi da je prodavatelj ostvario najbolje uvjete plaćanja koji su stvarno bili dostupni na tržištu. Drugim riječima, CIN smatra da je uključivanje djelomične odgode plaćanja bez primjene kamata u ovom slučaju bilo najpovoljnija opcija i zapravo jedina opcija kojom se mogla ostvariti cijena razmjerna vrijednosti poslovnog ogranka društva Tirrenia.

5.2.6. *Naknada za pružanje javne usluge koja će se plaćati društvu CIN na temelju nove konvencije*

(242) CIN navodi da je u trenutku dostavljanja ponude (tj. u ožujku 2013.) bio jedini prijevoznik koji je prometovao na gotovo svim linijama obuhvaćenima novom konvencijom. Samo je na liniji za mješoviti prijevoz između Napulja i Palerma (kojom se na temelju konvencije prometuje samo izvan sezone) od 2011. prisutan drugi prijevoznik, tj. društvo Grandi Navi Veloci (u suradnji sa SNAV-om, koji je na toj liniji prometovao još prije 2011.). Međutim, CIN smatra da taj prijevoznik ne nudi usluge slične njegovima. Uz iznimku te linije, CIN smatra da s obzirom na izostanak konkurenata na linijama obuhvaćenima novom konvencijom nije moglo doći do narušavanja tržišnog natjecanja i utjecaja na trgovinu unutar Unije. Stoga smatra da naknada isplaćena na temelju nove konvencije ne može nikako činiti državnu potporu (osim, eventualno, u slučaju linije Napulj – Palermo).

(243) Osim toga, CIN tvrdi i da za njega na temelju naknade isplaćene na temelju nove konvencije ne nastaje nikakva gospodarska prednost. Konkretno, CIN smatra da su ispunjena četiri kriterija iz presude Altmark i da Komisijine sumnje u tom pogledu nisu opravdane. CIN ističe da na predmetnim linijama nema konkurentnih prijevoznika, što bi samo po sebi opravdalo nužnost uvođenja obveza pružanja javne usluge za CIN i odgovarajuću naknadu. CIN dodaje da u svakom slučaju bilo kakva privremena prisutnost „konkurentnog" prijevoznika ([83]) uz CIN na linijama koje podliježu naknadi za pružanje javne usluge na temelju nove konvencije sama po sebi ne bi umanjila obveze društva CIN u pogledu pružanja javne usluge na predmetnoj liniji. Dok CIN mora jamčiti kontinuitet usluge na tim linijama, „konkurentni" prijevoznici mogu umanjiti, obustaviti ili ukinuti svoje planirane usluge. Osim toga, za razliku od društva CIN ti prijevoznici mogu slobodno odlučivati o učestalosti, kapacitetu, kvaliteti i tarifama svojih usluga.

(244) Kad je riječ o trećem kriteriju iz presude Altmark, CIN se ne slaže s Komisijinom ocjenom da bi premija rizika od 6,5 % bila previsoka jer CIN navodno ne bi preuzimao rizike koje bi inače snosio pružatelj usluge. U tom pogledu CIN navodi da ne smije mijenjati određenu minimalnu učestalost usluga te da mora primjenjivati gornje granice tarifa utvrđene u novoj konvenciji čak i ako potražnja na tržištu ne opravdava tu učestalost ili se gornje granice tarifa pokažu preniskima i gospodarski neodrživima. Stoga CIN smatra da preuzima rizik povezan s nesigurnošću

([82]) Konkretno, CIN upućuje na 6. stranicu izvješća, na kojoj stručnjak pojašnjava da je raspon vrijednosti tog poslovnog ogranka „utvrđen na temelju pretpostavke o daljnjoj primjeni konvencije o javnim uslugama između poslovnog ogranka i Italije te na temelju isplate odgovarajućih naknada u skladu s dostupnim nacrtom konvencije, koje su konkretno utvrđene u planu poslovanja na temelju navedenog raspona. [...] Na primjer, smanjenje naknade za 10 % moglo bi, ako sve ostale pretpostavke u planu koji je izradila uprava poduzetnika ostanu nepromijenjene, dovesti do smanjenja raspona za približno 35 milijuna EUR".

([83]) CIN ističe da povremene usluge koje zapravo nude „konkurentni" prijevoznici s obzirom na broj polazaka (koji su, ako postoje, uglavnom ograničeni na vrijeme sezone) ili njihovu učestalost uopće nisu usporedive s uslugama koje CIN jamči na temelju obveza pružanja javne usluge propisanih u novoj konvenciji.

potražnje na tržištu koji ne utječe na druge prijevoznike ([84]). CIN mora i barem tri godine snositi trošak mogućih promjena u referentnim gospodarskim varijablama (upotrijebljenima za utvrđivanje javne naknade) koje bi javnu naknadu učinile nedostatnom za pokrivanje obveza pružanja javne usluge. U slučaju ozbiljnih i nepredviđenih okolnosti (kao što je kriza u sektoru) CIN mora prihvatiti smanjene prihode ili povećane troškove (bez troškova goriva) koji utječu na do 3 % očekivanih prihoda/troškova i, u svakom slučaju, mora prihvatiti smanjene prihode ili povećane troškove u prvoj godini svakog trogodišnjeg operativnog razdoblja (vidjeti uvodnu izjavu 107.). CIN ističe i da su gospodarski parametri na temelju kojih je utvrđena naknada određeni uzimajući u obzir stanje na tržištu 2009. CIN navodi da se broj prevezenih putnika otad smanjio, dok su se troškovi (npr. lučke pristojbe i troškovi, osiguranje i troškovi održavanja) povećali. Zbog toga CIN smatra da premija rizika koju prima ne može dovesti do prekomjerne naknade i da je stoga ispunjen treći kriterij iz presude Altmark.

(245) Kad je riječ o dvojbama Komisije u pogledu četvrtog kriterija iz presude Altmark, CIN je iznio opažanja navedena u nastavku. Natječajni postupak odnosio se samo na imovinu poduzetnika nužnu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge utvrđenih u novoj konvenciji (a ne na cijelog poduzetnika kako se navodi u Odluci iz 2012.). Taj je natječajni postupak, kako navodi CIN, bio transparentan, bezuvjetan i nediskriminirajući, što je omogućio postizanje najbolje moguće prodajne cijene. CIN smatra da je to uspješnom ponuditelju omogućilo da što uspješnije ispunjava obveze pružanja javne usluge propisane novom konvencijom služeći se (samo) imovinom potrebnom i ključnom za pružanje tih usluga. CIN se ne slaže ni s Komisijinim stajalištem da su potencijalni ponuditelji koji već imaju vlastita plovila i posadu mogla pružati uslugu po nižoj cijeni. U tom pogledu CIN navodi da bi ti prijevoznici te brodove obično upotrijebili za pružanje vlastitih usluga te stoga ne bi bili dostupni za pružanje dodatnih usluga kao što su one za koje je natječaj raspisan. To bi tim više bio slučaj ako postoje stroga ograničenja kapaciteta plovila i učestalosti usluga, kako se zahtijeva novom konvencijom. Zbog svih navedenih razloga CIN zaključuje da je ispunjen i četvrti kriterij iz presude Altmark.

(246) Iako CIN smatra da naknada isplaćena na temelju nove konvencije ne čini državnu potporu, radi cjelovitosti odgovorio je i na dvojbe Komisije u pogledu spojivosti te naknade s unutarnjim tržištem. Konkretno, CIN ističe da bi ta mjera, u slučaju da čini državnu potporu, ispunjavala uvjete iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. U tom pogledu CIN navodi da je trajanje nove konvencije kraće od deset godina, kako se zahtijeva člankom 2. stavkom 2. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Nadalje, na svim linijama na kojima se prometuje na temelju nove konvencije (samo izvan sezone gdje je primjenjivo) bilo bi manje od 300 000 putnika 2010. i 2011. (u dvjema godinama koje su prethodile povjeravanju usluga), što je u skladu s uvjetom iz članka 2. stavka 1. točke (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Konačno, CIN upućuje na svoj odgovor o prvom i trećem kriteriju iz presude Altmark kako bi odgovorio na Komisijine dvojbe o stvarnoj prirodi usluge od općeg gospodarskog interesa i proporcionalnosti odobrene naknade.

5.2.7. *Gospodarski kontinuitet (ili njegovo nepostojanje) između društava Tirrenia i CIN*

(247) CIN navodi da je Komisija pojam gospodarskog kontinuiteta između dvaju društava zapravo razvila za potrebe državnih potpora, pozivajući se na konkretne slučajeve u kojima su društva koja su primala potporu dijelove svojeg poslovanja koji su ostvarivali dobit prenijela na druga društva u svojem vlasništvu ili pod njihovim nadzorom, makar on bio neizravan. U tom pogledu CIN smatra da je privatizacija poslovnog ogranka društva Tirrenia potpuno izvan područja primjene tog testa jer ne postoje poslovni ili drugi odnosi koji bi društvo Tirrenia (i općenito bivšu grupu Tirrenia) povezivali s društvom CIN.

(248) Osim toga, CIN ističe da je Komisija u nekoliko, iako malobrojnih i spornih, slučajeva primijenila test gospodarskog kontinuiteta i na prijenos imovine ili društava između neovisnih subjekata koji nisu bili povezani nikakvih udjelima. Međutim, čak i da se test primijeni na ovaj slučaj (što CIN osporava), ne bi se utvrdilo postojanje gospodarskog kontinuiteta zbog razloga navedenih u nastavku koje je iznio CIN.

([84]) CIN taj rizik smatra posebno važnim jer nema isključiva prava i stoga nema sigurnost koja bi proizašla iz toga da usluge pruža na isključivoj osnovi.

(249) Prvo, između društva CIN i jedinog vlasnika društva Tirrenia, društva Fintecna, koje je u stopostotnom vlasništvu talijanskog Ministarstva gospodarstva i financija, ne postoji nikakav zajednički identitet ni poslovni odnos. Drugo, predmet prodaje obuhvaća samo onu imovinu i ugovore koji su funkcionalno nužni za pružanje javne usluge. Treće, kriterij dodjele bila je najviša cijena. Četvrto, kupnja poslovnog ogranka društva Tirrenia koju je izvršilo društvo CIN navodno se temelji na posebnoj „poslovnoj logici" i poslovnom planu s drukčijim temeljnim pretpostavkama od onih koje vrijede za društvo Tirrenia. Konkretno, CIN namjerava provesti opsežan plan za ponovnu uspostavu učinkovitosti poslovnog ogranka društva Tirrenia. Naposljetku, ne postoji obveza automatskog prijenosa zaposlenika na CIN ni zadržavanja stečenih prava zaposlenika, već samo obveza društva CIN da na dvije godine zadrži broj zaposlenika potreban za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge.

5.2.8. *Daljnji podnesci društva CIN*

(250) Na zahtjev Komisije CIN je dostavio detaljne podatke o linijama na kojima je prometovao u razdoblju od 20. srpnja 2012. i 31. prosinca 2012. na temelju sustava javnih usluga i kao privatni prijevoznik. Dostavljene informacije među ostalim su uključivale i sljedeće elemente:

1. prometuje li se na liniji tijekom sezone, izvan sezone ili tijekom cijele godine;
2. imena i tonaže plovila koja se upotrebljavaju za prometovanje na pojedinoj liniji;
3. prosječan broj putnika po putovanju;
4. prosječan obujam tereta (u tonama) po putovanju;
5. prosječne ukupne prihode po putovanju (u EUR);
6. prosječan broj zaposlenika po putovanju ([85]).

(251) Osim toga, CIN je dostavio i popis linija na kojima je ispunjavao obvezu pružanja javne usluge, uključujući opseg u smislu dijelova godine i minimalnu bruto tonažu brodova koji se upotrebljavaju na svakoj od linija. Konačno, CIN je ponovio neke od tvrdnji koje je iznio u svojem odgovoru od 1. ožujka 2012. na Odluku iz 2011., konkretno u pogledu postupka privatizacije, te je tvrdio da iz činjenica predmeta proizlazi da mu povezivanjem obveza pružanja javne usluge s imovinom nužnom za njihovo ispunjavanje nije dodijeljena nikakva prednost te da nisu postojali nikakvi uvjeti koji bi snizili prodajnu cijenu ([86]).

5.3. **Primjedbe društva Pan Med**

(252) U svojem odgovoru na Odluku iz 2011. društvo Pan Med tvrdilo je da konkurenti svakodnevno prometuju na linijama Genova – Porto Torres i Napulj – Palermo, unatoč tvrdnjama Italije da nijedan konkurent društva Tirrenia ne pruža slične usluge u smislu učestalosti i kontinuiteta.

(253) Konkretno, Pan Med navodi da društvo Grandi Navi Veloci najmanje deset godina prometuje na liniji Genova – Porto Torres, dok SNAV prometuje na liniji Napulj – Palermo (od 2011., u suradnji s društvom Grandi Navi Veloci). Osim toga, društvo Moby nudilo je veze između Livorna i Cagliarija. Stoga društvo Tirrenia ne bi bilo jedini prijevoznik na toj liniji. Osim toga, društvo Pan Med tvrdilo je da usluge prijevoza tereta iz Napulja do Cagliarija, Ravenne do Catanije i Livorna do Cagliarija ne mogu činiti stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa jer se njima ne osigurava teritorijalni kontinuitet, nego je riječ samo o alternativnim putovima za teretna vozila koja bi se, da nema tih linija, preusmjerila na druge postojeće prijevoznike tereta. Društvo Pan Med uglavnom je usmjereno na veze sa Sicilijom i upućuje na alternativne načine na koje cestovna vozila trajektom mogu prijeći Mesinski tjesnac. Konačno, društvo Pan Med tvrdilo je da navodno niske cijene društva Tirrenia za prijevoz tereta na tim linijama sprječavaju druge prijevoznike pri ulasku na to tržište.

([85]) Podatak je uključivao samo broj članova posade (posade na brodu, uključujući i one koji su na dopustu ili ne rade), bez navođenja dodatnih zaposlenika i zaposlenika na kopnu koji rade na pojedinoj liniji. CIN ističe i da se u primjenjivim propisima nalaze točne smjernice u pogledu radnog vremena te sigurnosti i zaštite osoblja kako bi se osigurao dovoljan broj kvalitetnih članova posade na svakoj liniji.

([86]) Za više pojedinosti vidjeti odjeljke 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 i 5.2.4.

(254) U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. društvo Pan Med tvrdilo je da namjerava početi prometovati na novim linijama, no tržišno natjecanje navodno je narušeno nespojivom potporom dodijeljenom društvima bivše grupe Tirrenia i njihovim stjecateljima. U uvodnim izjavama u nastavku sažete su primjedbe društva Pan Med koje se odnose ili samo na društvo Tirrenia ili na sva društva bivše grupe Tirrenia.

(255) Kad je riječ o potpori za sanaciju dodijeljenoj društvima Tirrenia i Siremar, društvo Pan Med tvrdilo je da su od 28. kolovoza 2011., datuma do kojeg je ta potpora trebala biti ukinuta, pa sve do njezina povrata oko godinu i dva mjeseca kasnije ta dva društva primala nezakonitu i nepravilnu potporu za sanaciju. Konkretno, potpora za sanaciju ne bi bila u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju ni dio sveobuhvatnog plana restrukturiranja. Stoga Pan Med smatra da ona čini operativnu potporu za društva Tirrenia i Siremar.

(256) Kad je riječ o novim konvencijama, društvo Pan Med iznijelo je svoja opažanja o stvarnoj prirodi usluge od općeg gospodarskog interesa koju pružaju CIN i Compagnia delle Isole („CdI"). Društvo Pan Med tvrdilo je da ni potrebe uključenih područja u smislu mobilnosti lokalnih zajednica ni potrebe povezane s gospodarskim razvojem više ne mogu opravdati plaćanje javne naknade tim prijevoznicima. Društvo Pan Med istaknulo je da se na ostvarenju cilja osiguravanja teritorijalnog kontinuiteta ne bi trebalo raditi putem proizvoljno odabranih kombinacija linija, za koje se u ovom slučaju ne čini da odražavaju javni interes.

(257) Dopis je sadržavao i vlastiti sažetak društva Pan Med o stanju tržišnog natjecanja na kabotažnim linijama na kojima CIN i CdI prometuju na temelju sustava javnih usluga. Društvo Pan Med iz tog je pregleda zaključilo da su na mnogim od tih linija ([87]) prisutni konkurentni prijevoznici za koje smatra da pružaju usporedive usluge. Iz toga proizlazi da tržište doista može odgovoriti na obveze pružanja javne usluge koje su povjerene društvima CIN i CdI. Nadalje, društvo Pan Med istaknulo je da CIN za neke linije prima naknadu samo za usluge koje pruža izvan sezone, dok tijekom sezone može sam određivati svoje tarife. Pan Med tvrdi da bi to dovelo do neopravdanog unakrsnog subvencioniranja javnim sredstvima.

(258) Društvo Pan Med istaknulo je i da otoku Siciliji trenutačno na raspolaganju stoji šest zračnih luka ([88]). Konkretno, zračne veze između regije Sicilije i kontinentalne Italije i. usporedive su s uslugama pomorskog prijevoza za koje se plaća javna naknada s obzirom na učestalost, kontinuitet i redovitost i ii. dostatne su za osiguranje mobilnosti lokalnih zajednica. Kad je riječ o argumentu o gospodarskom razvoju, društvo Pan Med istaknulo je da se većina prijevoza tereta u Italiji odvija cestom te da postoje dobro razvijene veze sa Sicilijom preko Mesinskog tjesnaca. Nadalje, mnoge od subvencioniranih pomorskih veza ne odnose se na udaljena područja.

(259) Uz prethodno navedeno društvo Pan Med navodi da naknada za pružanje javne usluge omogućuje prijevoznicima da ostvare sasvim razumnu dobit, što znači da treći kriterij iz presude Altmark nije ispunjen. Društvo Pan Med navelo je primjer izračuna troškova i prihoda na liniji Ravenna – Catania za 2010., iz kojeg navodno proizlazi dobit u iznosu od 8,3 milijuna EUR ([89]), a time i prekomjerna naknada za prijevoznika Tirrenia. Pan Med smatra i da premija rizika od 6,5 % utvrđena u Direktivi CIPE-a nije opravdana s obzirom na to da CIN ne bi preuzimao nikakav poslovni rizik.

(260) Društvo Pan Med zatim je opisalo niz novih linija na kojima je namjeravao prometovati, uključujući liniju Augusta – Ravenna. Društvo Pan Med tvrdilo je da bi na taj način nudilo stalnu poveznicu sa Sicilijom duž jadranskog koridora, čime bi se osigurali veći kapacitet za prijevoz tereta i sveobuhvatnije poveznice s kopnom. Stoga je tvrdilo da su tržišne sile dovoljne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa povjerene društvu CIN na liniji Ravenna – Catania. Društvo Pan Med iznijelo je, među ostalim, sličnu tvrdnju o planiranoj uspostavi linije Gaeta – Termini Imerese, koja bi bila konkurentna liniji Napulj – Palermo na kojoj prometuje CIN.

([87]) Konkretno, društvo Pan Med istaknulo je da društvo Grimaldi pruža usluge prijevoza tereta na linijama Ravenna – Catania, Salerno – Cagliari, Palermo – Cagliari i Trapani – Cagliari. Pan Med tvrdi da su Moby i Sardinia Ferries prometovali na liniji Civitavecchia – Olbia na sezonskoj osnovi, dok je društvo Moby tijekom cijele godine prometovalo na liniji Genova – Olbia. Pan Med tvrdi da je društvo Moby i jednom tjedno prometovalo na liniji Civitavecchia – Arbatax.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani te zračne luke na Lampedusi i Pantelleriji.

([89]) Komisija tu nepotkrijepljenu tvrdnju neće dalje ocjenjivati u ovoj Odluci jer je iz analitičke računovodstvene dokumentacije koju su dostavila talijanska tijela vidljivo da je društvo Tirrenia na toj liniji 2010. zabilježilo gubitak.

(261) Kad je riječ o odgodi plaćanja dijela kupovne cijene za poslovni ogranak društva Tirrenia, društvo Pan Med navodi da mogućnost plaćanja u obrocima nije bila navedena u pozivu na iskaz interesa za kupnju poslovnog ogranka društva Tirrenia niti su je najavili izvanredni upravitelj društva Tirrenia ili njegovi savjetnici. Društvo Pan Med tvrdi da bi, da je bilo svjesno mogućnosti plaćanja cijene u obrocima, ozbiljno ocijenilo mogućnost stjecanja poslovnog ogranka društva Tirrenia. Osim toga, društvo Pan Med navodi da je društvu Tirrenia pod izvanrednom upravom iznijelo svoj interes da kupi samo društvo Adriatica iz grupe Tirrenia, no nije dobilo odgovor.

(262) Konačno, u zaključcima uz svoj odgovor na Odluku iz 2012. društvo Pan Med navelo je da smatra da postoji gospodarski kontinuitet između društava Tirrenia i CIN. Zbog toga Pan Med smatra da bi CIN trebao vratiti navodnu nespojivu potporu.

5.4. **Primjedbe društva Grandi Navi Veloci**

(263) Primjedbe društva Grandi Navi Veloci odnosile su se na sljedeće: i. navodno kršenje članka 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži; ii. godišnju naknadu za obvezu pružanja javne usluge; iii. privatizaciju poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar; iv. prioritet u pogledu vezova dodijeljen društvu Saremar; v. ostale mjere potpore odobrene u kontekstu privatizacija; vi. nezakonitost već dodijeljene potpore te potrebu za obustavom i privremenim povratom potpore ([90]). Većina tih primjedbi odnosi se samo na konkretan slučaj društva Saremar, koji nije obuhvaćen područjem primjene ove Odluke. Primjedbe koje su najrelevantnije za ovu Odluku sažete su u uvodnim izjavama u nastavku.

(264) Kad je riječ o privatizaciji poslovnih ogranaka društava Tirrenia i Siremar, društvo Grandi Navi Veloci složilo se s privremenim stajalištem Komisije iz Odluke iz 2011. da postupak ne bi bio dovoljno transparentan i bezuvjetan da bi se isključilo postojanje potpore. Osim toga, to je društvo tvrdilo da su talijanska tijela na neodređeno vrijeme odgađala privatizaciju društava grupe Tirrenia unatoč jamstvima koja su navodno tijekom godina davala Komisiji te koja su formalizirana u Odluci iz 2001. (u uvodnim izjavama 4. i 12.) i Odluci iz 2004. (u uvodnim izjavama 5. i 45.). Društvo je tvrdilo da su izgledi buduće privatizacije iskorišteni u pregovorima s Komisijom kako bi se omogućilo plaćanje naknade društvima grupe Tirrenia za pružanje javne usluge do 2008.

(265) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova, društvo je citiralo dvije odluke (*segnalazioni*) AGCM-a u kojima se navodi da taj prioritet može negativno utjecati na tržišno natjecanje, posebno ako korisnik ima isključivo pravo na slotove za privezivanje koji su najvredniji s gospodarskog stajališta. Društvo nije osporilo privremeno stajalište Komisije da mjera ne čini državnu potporu jer nema gubitka državnih sredstava. Međutim, društvo Grandi Navi Veloci tvrdilo je da prijenos prioriteta u pogledu vezova na nove vlasnike društava bivše grupe Tirrenia kako je propisan člankom 19. b stavkom 21. Zakona iz 2009. sam po sebi protivan članku 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži.

(266) Na zahtjev Komisije GNV je dostavio i detaljne podatke o vlastitim djelatnostima na linijama na kojima Tirrenia/CIN prometuju na temelju sustava javnih usluga. Konkretno, GNV je objasnio da je prometovao na sljedećim linijama:

— Genova – Porto Torres: tijekom cijele 2009. i 2010., od 1. siječnja 2011. do 5. studenoga 2011. te od 30. ožujka 2012. do 16. rujna 2012.;

— Civitavecchia – Olbia (samo tijekom sezone): od 22. svibnja 2009. do 5. listopada 2009., od 28. svibnja 2010. do 3. listopada 2010., od 27. svibnja 2011. do 18. rujna 2011. te od 1. lipnja 2012. do 15. rujna 2012.;

— Napulj – Palermo: nije prometovao na toj liniji 2009. i 2010., prometovao je od svibnja do prosinca 2011. te tijekom cijele 2012.

(267) Kad je riječ o liniji Genova – Porto Torres, GNV je istaknuo da je smanjio opseg svoje usluge (uključujući učestalost polazaka) 2012., nakon što je Saremar ušao na tržište. Na liniji Napulj – Palermo GNV je 2012. počeo nuditi dvije veze dnevno (jednu s večernjim i jednu s dnevnim polaskom) tijekom cijele godine. GNV je tvrdio da su njegove usluge na tim linijama jednake onima koje nude Tirrenia/CIN. Iz odgovora društva GNV proizlazi i da je na liniji Napulj – Palermo upotrebljavao sljedeće brodove: SNAV Sardegna (izgrađen 1989.), SNAV Campania (izgrađen 1974.), SNAV Lazio (izgrađen 1989.) te Finn Forest (samo 2011., izgrađen 1978.).

([90]) U skladu s člankom 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

6. **PODNESCI DRUŠTVA GRIMALDI**

(268) Društvo Grimaldi dostavilo je nekoliko podnesaka, sve nakon isteka postupovnih rokova određenih za iznošenje stajališta zainteresiranih strana o Odluci iz 2011. i Odluci iz 2012. Nijedan od tih podnesaka nije dostavljen putem obveznog obrasca za pritužbu iz članka 24. stavka 2. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([91]). Ipak, Komisija će u odjeljcima u nastavku sažeti te podneske i odgovoriti na njih u odjeljku 7.4.

6.1. **Prvi podnesak (veljača 2016.)**

(269) Društvo Grimaldi 12. veljače 2016. dostavilo je Komisiji podnesak u vezi s naknadom plaćenom društvu CIN na temelju nove konvencije i navodnom zlouporabom vladajućeg položaja (na temelju članka 102.) UFEU-a, ali nije dostavilo nikakvu popratnu dokumentaciju. Dopis je bio upućen i AGCM-u. Elementi koji su najrelevantniji za ovu Odluku sažeti su u nastavku.

(270) Kad je riječ o elementima iz dopisa koji se odnose na državnu potporu, društvo Grimaldi tvrdilo je da će CIN primati prekomjernu naknadu za ispunjavanje svojih navodnih obveza pružanja javne usluge. Društvo Grimaldi iznijelo je argumente navedene u nastavku.

(271) Prvo, fiksni iznos naknade izračunan je na temelju navodno zastarjelih i pogrešnih pretpostavki o troškovima, posebno o troškovima goriva. Naime, društvo Grimaldi konkretno je smatralo da su se potonji troškovi, koji čine oko 30 % troškova prijevoza, znatno smanjili od 2012. do 2016., pa bi naknadu, prema njegovu mišljenju, u skladu s tim trebalo prilagoditi (tj. smanjiti) ([92]).

(272) Drugo, društvo Grimaldi tvrdilo je i da su brojne agresivne marketinške inicijative i popusti koje CIN primjenjuje bili mogući samo zahvaljujući prekomjernoj naknadi na temelju nove konvencije. Konkretno, društvo Grimaldi istaknulo je da su u veljači 2016. CIN i Moby imali dvije istovjetne promotivne akcije, što upućuje na to da i CIN i Moby u suštini posluju na temelju jedinstvene poslovne strategije te da CIN unakrsno subvencionira navodnu prekomjernu naknadu koja proizlazi iz nove konvencije tako što je ulaže u ponude i promotivne akcije društva Moby.

(273) Treće, društvo Grimaldi istaknulo je da je na nekim od linija uključenih u novu konvenciju CIN zapravo imao monopol, dok mu je na drugima glavni konkurent bilo samo društvo Moby. Stoga društvo Grimaldi tvrdi da je, zahvaljujući tomu što je društvo Onorato Partecipazioni steklo isključivu kontrolu nad društvima CIN i Moby, što mu je AGCM odobrio rezolucijom br. 25773, CIN zapravo ostao bez konkurencije na linijama na kojima mu je društvo Moby dotad bilo jedini konkurent. Stoga bi, kako tvrdi Grimaldi, premiju rizika uključenu u izračun naknade za CIN na temelju nove konvencije trebalo umanjiti jer se njome nadoknađuje dodatni rizik koji CIN preuzima na onim linijama na kojima ne ispunjava obvezu pružanja javne usluge pod uvjetima isključivosti. Osim toga, društvo Grimaldi istaknulo je da se u točkama 47. i 56. odluke AGCM-a br. 25773 smatra kako činjenica da CIN prima „znatne javne subvencije" na temelju svojih obveza pružanja javne usluge sprječava ulazak potencijalnih konkurenata na tržišta na kojima je zbog koncentracije između društava CIN i Moby zapravo došlo do vladajućeg položaja koji je gotovo istovjetan monopolu ([93]).

(274) Društvo Grimaldi smatralo je i da nije bilo stvarne potrebe za uslugom od općeg gospodarskog interesa barem na nekim od linija na kojima su postojali konkurenti, a posebno na linijama Genova – Olbia i Civitavecchia – Olbia, na kojima je prometovalo društvo Moby. Prema mišljenju društva Grimaldi, to upućuje na to da je zajednička prisutnost društava CIN i Moby na tim dvjema linijama bila dovoljno stabilna da bi se dovela u pitanje potreba za uslugom od općeg gospodarskog interesa, barem u predmetnim godinama.

(275) Kad je riječ o navodnoj zlouporabi vladajućeg položaja, društvo Grimaldi navodi nekoliko tržišnih praksi zlouporabe i osvete koje su društva CIN i Moby navodno provodili na štetu svojih klijenata u prometnom sektoru koji su na nekoliko linija počeli upotrebljavati usluge konkurenata društava Moby i CIN. Društvo Grimaldi ističe i da je navodno prekomjerna naknada plaćena društvu CIN na temelju nove konvencije tom društvu osigurala financijska sredstva za primjenu ograničavajućih praksi na štetu potencijalnih novih sudionika na tržištu.

([91]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

([92]) Osim toga, društvo Grimaldi smatra da, s obzirom na to da se revizija gospodarske i financijske ravnoteže nove konvencije provodi samo svake tri godine, i to navodno na dobrovoljnoj osnovi, zapravo ne postoji način da se promjene u troškovima goriva uzmu u obzir pri određivanju iznosa naknade.

([93]) AGCM taj je argument dodatno obrazložio u točkama od 198. do 207. svoje odluke br. 27 053. Za više pojedinosti vidjeti odjeljak 6.2.

(276) Konačno, društvo Grimaldi tvrdilo je da je potpora društvu CIN nezakonita jer Italija nije poštovala svoju obvezu mirovanja u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a te je predložilo da Komisija donese odluku kojom se od Italije zahtijeva da obustavi isplatu potpore i ostvari privremeni povrat (barem iznosa povezanog s navodnom prekomjernom naknadom) u skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2015/1589.

6.2. **Rezolucija AGCM-a br. 27053 od 28. ožujka 2018.**

(277) AGCM je 28. ožujka 2018. izdao svoju rezoluciju br. 27053 kao odgovor na dopis društva Grimaldi (vidjeti uvodnu izjavu 269.), u kojoj je zaključio da su od 28. rujna 2015. do datuma donošenja rezolucije (tj. 28. veljače 2018.) i CIN i Moby zloupotrijebili svoj vladajući položaj na temelju članka 102. točke (b) UFEU-a na nekoliko linija za prijevoz tereta i mješoviti prijevoz između kontinentalne Italije i Sardinije, među ostalim:

1. Genova – Porto Torres;
2. Olbia – Genova;
3. Olbia – Civitavecchia;
4. Livorno – Cagliari;
5. Cagliari – Civitavecchia.

(278) Protutržišno ponašanje zabilježeno je na pet prethodno navedenih linija obuhvaćenih novom konvencijom u vrijeme kada su odgovarajuće obveze pružanja javne usluge bile na snazi. To je ponašanje uključivalo uskraćivanje pristupa brodovima drugim prijevoznicima, uključujući prijevoznike robe koja se može pokvariti. Zbog te povrede pravila tržišnog natjecanja CIN i Moby morali su platiti novčanu kaznu u iznosu od 29 202 673,73 EUR.

(279) Protiv rezolucije AGCM-a br. 27 053 uložena je žalba pred regionalnim upravnim sudom (*Tribunale Amministrativo Regionale*, „TAR") te je kazna u skladu s tim obustavljena. TAR je 4. lipnja 2019. donio presudu br. 7175/2019, u kojoj djelomično poništava rezoluciju AGCM-a br. 27 053 te od AGCM-a zahtijeva da ponovno pokrene istragu i ponovno izračuna novčanu kaznu.

6.3. **Drugi podnesak (svibanj 2018.)**

(280) Društvo Grimaldi dostavilo je 29. svibnja 2018. Komisiji još jedan podnesak, koji se uvelike temelji na rezoluciji AGCM-a br. 27053 i u kojem je ponovilo tvrdnje iz svojeg prvog podneska te iznijelo neke dodatne argumente u potporu tim tvrdnjama, kako su sažeti u nastavku.

(281) Prvo, kad je riječ o navodnoj prekomjernoj naknadi u skladu s uvjetima nove konvencije, društvo Grimaldi navelo je da je talijansko Ministarstvo prometa navodno kritiziralo praksu opisanu u uvodnoj izjavi 272. jer se njome mogla ugroziti financijska održivost nove konvencije te je bila riječ o navodno neprikladnom preklapanju troškova i primitaka između dvaju društava. Na temelju toga društvo Grimaldi zaključilo je i da CIN nije proveo potrebno razdvajanje računovodstvene dokumentacije.

(282) Drugo, kad je riječ o stvarnoj prirodi usluge od općeg gospodarskog interesa, društvo Grimaldi tvrdilo je da na nekim linijama na koje se primjenjuju obveze pružanja javne usluge postoji nekoliko prijevoznika, što dovodi u pitanje postojanje stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa. Konkretno, društvo Grimaldi tvrdilo je da Moby, GNV, Forship, Grendi i samo društvo Grimaldi u različitim dijelovima godine prometuju na linijama koje bi se mogle smatrati istovjetnima onima na kojima prometuje CIN na temelju nove konvencije (ponekad je riječ samo o alternativnim lukama).

(283) Osim toga, društvo Grimaldi tvrdilo je da je CIN u više navrata prekršio uvjete konvencije. Konkretno, u skladu s odlukom AGCM-a br. 27 053 na nekoliko linija prema Sardiniji i iz nje koje su obuhvaćene obvezama pružanja javne usluge prijevoznicima bi se sustavno uskraćivao ukrcaj ili su na njih primijenjeni štetni tržišni uvjeti kako bi se nove sudionike na tržištu odvratilo od prometovanja na nekim od tih linija, među njima i društva Grimaldi i Grendi. Neovisno o zlouporabi vladajućeg položaja, društvo Grimaldi smatralo je da to dokazuje da CIN zapravo ne pruža stvarnu uslugu od općeg gospodarskog interesa, barem kad je riječ o prijevozu tereta, jer tim prijevoznicima nije osigurao teritorijalni kontinuitet. Naprotiv, Grimaldi smatra da CIN samo iskorištava naknadu za pružanje javne usluge kako bi zajedno s društvom Moby zlouporabio svoj vladajući položaj.

(284) Treće, društvo Grimaldi smatralo je da je kašnjenje u plaćanju prve tranše odgođene cijene za poslovni ogranak društva Tirrenia u iznosu od 55 milijuna EUR donijelo dodatnu prednost društvu CIN (vidjeti uvodnu izjavu 88. točku (b)).

6.4. **Treći podnesak (rujan 2018.)**

(285) Društvo Grimaldi 18. rujna 2018. dostavilo je još jedan podnesak, upućen talijanskom Ministarstvu prometa, AGCM-u i Komisiji. U tom je podnesku društvo Grimaldi obavijestilo Ministarstvo prometa i AGCM o planiranoj koncentraciji između društava CIN i Moby te je od talijanskih tijela zatražilo da interveniraju u okviru svojih nadležnosti. Grupa Moby tu je koncentraciju najavila u svojem dvogodišnjem izvješću od 30. lipnja 2018., u kojem je navela da će se odgovarajući akt potpisati do studenoga 2018. te da će koncentracija proizvoditi pravne učinke od 1. siječnja 2018. nadalje (vidjeti uvodnu izjavu 83.).

(286) Društvo Grimaldi tvrdilo je da bi ta koncentracija bila u suprotnosti s odlukom AGCM-a od 23. rujna 2013. u kojoj navodno piše da se koncentracijom između društava Moby i CIN krše obveze društva CIN u pogledu „razdvajanja društava" na temelju članka 8. stavka 2.a Zakona br. 287/90 (uvedenog člankom 11. stavkom 3. Zakona 57/2001) ([94]). U skladu s tim pravilom usluge od općeg gospodarskog interesa i komercijalne djelatnosti ne može obavljati isto društvo nego bi to trebala činiti različita društva (čak i ako su dio iste grupe). Zbog toga je društvo Grimaldi od AGCM-a zatražilo da intervenira i kazni ta dva društva na temelju članka 8. stavka 2.e u skladu s prethodnom praksom odlučivanja u sličnim slučajevima.

(287) Osim toga, društvo Grimaldi tvrdilo je da bi koncentracija dovela do povrede konvencije od 18. srpnja 2012. Konkretno, društvo Grimaldi tvrdilo je da bi se koncentracijom povrijedio zahtjev vođenja zasebne i analitičke računovodstvene dokumentacije za troškove i prihode povezane sa svakom linijom obuhvaćenom javnom uslugom. Društvo Grimaldi navodi da se na temelju članka 22. nove konvencije taj zahtjev mora tumačiti u vezi s člankom 8. stavkom 2.a Zakona br. 287/90 kojim se zahtijeva potpuno razdvajanje društava, a ne samo razdvajanje računovodstvene dokumentacije. Društvo Grimaldi tvrdilo je naime da bi koncentracija omogućila društvu CIN da unakrsno subvencionira komercijalne usluge koje pruža sam ili koje pruža društvo Moby te spriječila Ministarstvo u odgovarajućoj provjeri upotrebe javnih subvencija.

(288) Konačno, društvo Grimaldi pozvalo je Komisiju da zatvori svoj službeni istražni postupak.

6.5. **Daljnji podnesci (listopad i studeni 2018.)**

(289) Društvo Grimaldi 9. listopada 2018. dostavilo je još jedan podnesak talijanskom Ministarstvu prometa i AGCM-u te jedan primjerak Komisiji na uvid. U tom se dopisu društvo Grimaldi usredotočilo na povećanja cijena koja su najavili Moby i CIN, navodno da bi nadoknadili povećanje troškova goriva. Društvo Grimaldi istaknulo je da su povećanja veća na onim linijama na kojima Moby/CIN navodno imaju monopol (Genova – Olbia, Genova – Porto Torres), a manja gdje se Moby/CIN natječu s društvom Grimaldi (Napulj – Catania, dok Grimaldi prometuje na liniji Salerno – Catania). Osim toga, društvo Grimaldi istaknulo je da povećanja cijena nisu razmjerna duljini linije, što bi trebala biti ako su doista posljedica povećanja troškova goriva. Zbog toga je društvo Grimaldi zatražilo sljedeće:

(a) AGCM bi trebao provjeriti navodnu zlouporabu i protutržišnu praksu proizašle iz povećanja cijena društava Moby i CIN (koje bi navodno podrazumijevale povredu uvjeta iz odluke AGCM-a br. 27053 od 28. veljače 2018.);

(b) AGCM bi trebao zaustaviti koncentraciju pripajanjem društva Moby društvu CIN (kako je društvo Grimaldi već zatražilo u svojem prethodnom podnesku od 18. rujna 2018.);

(c) Ministarstvo prometa trebalo bi provjeriti usklađenost povećanja cijena primjenjivih na CIN s uvjetima iz nove konvencije.

(290) Društvo Grimaldi dostavilo je AGCM-u još jedan podnesak 20. studenoga 2018. te poslalo primjerak tog dopisa talijanskom Ministarstvu prometa i Komisiji. U tom je podnesku društvo Grimaldi ponovilo svoj zahtjev da talijansko tijelo za tržišno natjecanje prekine planiranu koncentraciju između društava Moby i CIN. Društvo Grimaldi priznaje da koncentracija ne zahtijeva prethodno odobrenje AGCM-a jer je riječ samo o restrukturiranju u

([94]) GURI br. 240 od 13. listopada 1990.

okviru grupe. Ipak, društvo Grimaldi tvrdilo je da će se preklapanje troškova i prihoda između usluga od općeg gospodarskog interesa i komercijalnih djelatnosti samo povećati nakon koncentracije. U prilog svojim tvrdnjama društvo Grimaldi uputilo je na dva dopisa koje je Ministarstvo prometa uputilo društvu CIN zbog zajedničkih promotivnih akcija društava CIN i Moby i njihova potencijalnog učinka na financijsku ravnotežu nove konvencije.

7. **OCJENA**

7.1. **Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a**

(291) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(292) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo smatraju li se mjere obuhvaćene područjem primjene ove Odluke državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1 UFEU-a, svi prethodno navedeni uvjeti moraju biti ispunjeni. Konkretno, za mjeru bi trebalo vrijediti sljedeće:

(a) dodijelila ju je država članica ili je dodijeljena putem državnih sredstava;

(b) njome se određene poduzetnici ili proizvodnja određene robe stavljaju u povoljniji položaj;

(c) njome se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje;

(d) utječe na trgovinu među državama članicama.

(293) Komisija navodi da je prioritet u pogledu vezova, koji se primjenjuje samo na linijama obuhvaćenima javnom uslugom, neodvojivo povezan s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pružaju društvo Tirrenia i njegov stjecatelj, društvo CIN. Stoga će se ta mjera ocjenjivati zajedno s naknadom za pružanje javne usluge koja se plaća tim društvima (vidjeti odjeljke 7.1.1. i 7.1.3.).

(294) Nadalje, Komisija navodi da bi novu konvenciju između Italije i društva CIN trebalo ocijeniti zajednički s privatizacijom poslovnog ogranka društva Tirrenia (uključujući odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene). Takva zajednička ocjena primjerena je jer je u suštini Italija organizirala natječaj za ugovor o javnim uslugama (tj. novu konvenciju) u okviru kojeg je uspješni ponuditelj od društva Tirrenia trebao kupiti određenu imovinu (uglavnom brodove) potrebnu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge utvrđenih u ugovoru o javnim uslugama.

7.1.1. *Produljenje prvotne konvencije između društva Tirrenia i Italije*

7.1.1.1. Državna sredstva

(295) Da bi se smatrala državnom potporom, mjera se mora moći pripisati državi i mora biti izravno ili neizravno dodijeljena putem državnih sredstava.

(296) Italija je društvu Tirrenia povjerila prometovanje na pomorskim linijama kako je utvrđeno u produljenoj prvotnoj konvenciji. Prvotna konvencija sklopljena je s državom te država iz vlastitog proračuna društvu Tirrenia plaća naknadu za pružanje javne usluge koja iz nje proizlazi. Stoga se naknada za pružanje javne usluge koja se plaća društvu Tirrenia može pripisati državi i dodjeljuje se putem državnih sredstava.

(297) Komisija prima na znanje da, prema navodima Italije, svi trajektni prijevoznici plaćaju redovite pristojbe za vezove nadležnim lučkim upravama, ali društvo Tirrenia nije platilo nikakvu dodatnu naknadu za prioritet u pogledu vezova. Ipak, Komisija smatra da je Italija u načelu mogla odrediti dodatnu pristojbu za prioritet u pogledu vezova te se odrekla državnih prihoda kad to nije učinila. Nadalje, budući da je prioritet u pogledu vezova dodijeljen zakonom (vidjeti uvodnu izjavu 108.), može se pripisati državi.

7.1.1.2. Selektivnost

(298) Kako bi se mjera smatrala državnom potporom, ona mora biti selektivna. Naknada za pružanje javne usluge koja se plaća za predmetne usluge pomorskog prijevoza dodijeljena je samo društvu Tirrenia i stoga je selektivna. Budući da je prioritet u pogledu vezova dodijeljen samo društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia, on je isto tako selektivan.

7.1.1.3. Gospodarska prednost

(299) Komisija podsjeća na to da naknade za pružanje javne usluge odobrene trgovačkom društvu pod određenim strogo definiranim uvjetima ne moraju dovesti do gospodarske prednosti.

(300) Konkretno, u svojoj presudi Altmark ([95]) Sud je presudio da, ako se mjera koju je provela država mora smatrati naknadom za usluge koje poduzetnici korisnici potpore pružaju u cilju ispunjavanja obveze pružanja javne usluge na način da ti poduzetnici nemaju stvarnu financijsku korist te tom mjerom poduzetnik nije stavljen u povlašteni položaj u odnosu na konkurentne poduzetnike, ta mjera nije obuhvaćena područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(301) Međutim, Sud je pojasnio i da četiri kumulativna kriterija („kriteriji iz presude Altmark”) sažeta u nastavku moraju biti ispunjena da se takva naknada za pružanje javne usluge ne bi smatrala državnom potporom u konkretnom slučaju:

1. poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno određene („prvi kriterij iz presude Altmark”);

2. parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način („drugi kriterij iz presude Altmark”);

3. naknada ne smije premašivati iznos nužan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova koji proizlaze iz ispunjavanja obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjavanje tih obveza („treći kriterij iz presude Altmark”);

(4) ako u konkretnom slučaju poduzetnik kojem su povjerene obveze pružanja javne usluge nije izabran na temelju postupka javne nabave koji bi omogućio izbor ponuditelja koji bi takve usluge mogao pružiti po najmanjem trošku za zajednicu, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza („četvrti kriterij iz presude Altmark”).

(302) Komisija je u svojoj Komunikaciji o primjeni pravila o državnim potporama na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa („Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa”) ([96]) navela kako primjenjuje kriterije iz presude Altmark.

(303) S obzirom na to da kriteriji iz presude Altmark moraju biti ispunjeni kumulativno, neispunjavanje bilo kojeg od tih kriterija navelo bi Komisiju na zaključak da mjerom koja se ocjenjuje nastaje gospodarska prednost za korisnika. Komisija će najprije ocijeniti je li ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.

(304) Četvrtim kriterijem iz presude Altmark predviđeno je da naknada mora biti ograničena na najmanji iznos potreban kako je se ne bi smatralo državnom potporom. Smatra se da je taj kriterij ispunjen ako je primatelj naknade za pružanje javne usluge odabran na temelju natječajnog postupka koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi mogao usluge pružiti po najmanjem trošku za zajednicu, ili, u suprotnom, ako je naknada izračunana upućivanjem na troškove učinkovitog poduzetnika.

(305) Ni za jedno od produljenja prvotne konvencije provedeno u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. društvo Tirrenia nije odabrano na temelju javnog natječaja. Italija je samo produljila sustav koji je već bio na snazi, čime je već odabranog prijevoznika ovlastila da nastavi primati naknadu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge.

([95]) Vidjeti presudu od 24. srpnja 2003. u predmetu C-280/00 *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) SL C 8, 11.1.2012., str. 4.

(306) Osim toga, talijanska tijela nisu Komisiji dostavila nikakve naznake za to da je razina naknade utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza. Italija je samo tvrdila da se naknada za pružanje javne usluge koja se plaća društvu Tirrenia znatno smanjila od 2010. nadalje nakon što je Zakonom iz 2009. uveden najveći iznos naknade (vidjeti uvodnu izjavu 25.). Međutim, Italija nije dokazala da su troškovi koje je društvo Tirrenia snosilo pri ispunjavanju svojih obveza pružanja javne usluge bili u skladu s troškovima tipičnog poduzetnika kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva.

(307) Komisija stoga zaključuje da četvrti kriterij iz presude Altmark nije ispunjen u ovom slučaju.

(308) S obzirom na to da četiri kriterija iz presude Altmark nisu kumulativno ispunjena u ovom slučaju, Komisija zaključuje da je na plaćanjem naknade za prometovanje na pomorskim linijama na temelju produljenja prvotne konvencije nastala gospodarska prednost za društvo Tirrenia.

(309) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova, Komisija najprije podsjeća na to da je talijansko tijelo za tržišno natjecanje AGCM barem u dvjema prilikama smatralo da ta mjera ima gospodarsku vrijednost (vidjeti uvodnu izjavu 265.). Ipak, društvo Tirrenia ne plaća nikakvu naknadu za prioritet u pogledu vezova (vidjeti uvodnu izjavu 190.). Nadalje, Komisija primjećuje da prioritet u pogledu vezova barem u teoriji može umanjiti troškove prijevoznika (npr. jer zajamčeni vez može skratiti vrijeme čekanja u lukama i time dovesti do manjih troškova goriva) ili povećati njegove prihode (npr. jer neka vremena polazaka i dolazaka mogu privući veću potražnju putnika). Naime, ako prioritet u pogledu vezova omogućuje brži postupak pristajanja, korisnici trajektne usluge mogu dati prednost prijevozniku koji ima pravo na tu mjeru. Čak i da su ti učinci vidljivi samo u ograničenim okolnostima ili relativno mali, prioritet u pogledu vezova i dalje bi mogao donijeti gospodarsku prednost za društvo Tirrenia.

7.1.1.4. Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu

(310) Ako se potporom koju dodijeli država članica ojača položaj pojedinog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Unije, mora se smatrati da ta potpora utječe na tu trgovinu ([97]). Dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje ([98]).

(311) U ovom predmetu korisnik posluje u konkurenciji s drugim poduzetnicima koji pružaju usluge pomorskog prijevoza u Uniji, posebno od stupanja na snagu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4055/86 ([99]) i Uredbe o pomorskoj kabotaži, kojima se liberaliziralo tržište međunarodnog pomorskog prometa odnosno pomorske kabotaže. Činjenica da je društvo Tirrenia na nekim linijama u to vrijeme bilo jedini prijevoznik ne znači da drugi (međunarodni) prijevoznici nisu mogli biti zainteresirani za pružanje sličnih usluga pomorskog prijevoza. Stoga nadoknada za prometovanje na pomorskim linijama u okviru produljenja prvotne konvencije može utjecati na trgovinu u Uniji i narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu. Zbog istih razloga taj zaključak vrijedi i za prioritet u pogledu vezova.

7.1.1.5. Zaključak

(312) Budući da su ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da naknada za pružanje javne usluge isplaćena na temelju uzastopnih produljenja prvotne konvencije i prioritet u pogledu vezova čine državnu potporu u korist društva Tirrenia.

([97]) Vidjeti, konkretno, predmet 730/79 *Philip Morris protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1980:209, točku 11.; predmet C-53/00 *Ferring*, ECLI:EU:C:2001:627, točku 21.; predmet C-372/97 *Italija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:2004:234, točku 44.

([98]) Predmet T-214/95 *Het Vlaamse Gewest protiv Komisije*, ECLI:EU:T:1998:77.

([99]) Uredba Vijeća (EZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja (SL L 378 od 31.12.1986., str. 1.).

7.1.1.6. Nova ili postojeća potpora

(313) Kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 201.), društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom smatra da bi se, kad bi se naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Tirrenia do kraja 2008. smatrala postojećom potporom na temelju članka 4. stavka 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži, ta klasifikacija primjenjivala i na naknadu plaćenu na temelju produljenja prvotne konvencije.

(314) Komisija najprije navodi da se naknada isplaćena društvu Tirrenia za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza do kraja 2008. neće ocjenjivati u ovoj Odluci. Ocjena te naknade i pitanje može li se ona smatrati postojećom potporom bit će predmet zasebne odluke Komisije ([100]).

(315) U skladu s člankom 1. točkom (c) Uredbe (EU) 2015/1589 „nova potpora" znači „svaka potpora, to jest programi potpora i pojedinačna potpora koje ne predstavljaju postojeću potporu, uključujući i izmjene postojećih potpora". Nadalje, u članku 108. stavku 3. UFEU-a predviđeno je da se Komisija mora pravodobno obavijestiti o svim planovima za dodjelu nove ili izmjenu postojeće potpore te se oni ne smiju provesti sve dok se taj postupak ne okonča konačnom odlukom ([101]). U skladu sa stajalištem Europskih sudova ([102]) Komisija smatra izmjenu (tj. produljenje) trajanja programa potpore ili pojedinačne potpore s jasnim datumom isteka (tj. 31. prosinca 2008.) dostatnom da bi bila riječ o novoj potpori, neovisno o tome jesu li se promijenila druga obilježja mjere.

(316) Zbog navedenih razloga Komisija smatra da bi se, neovisno o tome smatra li se naknada isplaćena društvu Tirrenia do kraja 2008. postojećom potporom, naknada za pružanje javne usluge isplaćena na temelju uzastopnih produljenja prvotne konvencije trebala smatrati novom potporom, a tvrdnje društva Tirrenia pod izvanrednom upravom stoga bi trebalo odbaciti.

(317) Komisija navodi da ni talijanska tijela ni društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom nisu tvrdili da je prioritet u pogledu vezova postojeća potpora. Komisija će stoga tu mjeru ocijeniti kao novu potporu.

7.1.2. *Nezakonito produljenje potpore za sanaciju društva Tirrenia*

(318) Komisija je već u uvodnim izjavama od 34. do 40. Odluke iz 2010. utvrdila da prijavljena mjera potpore za sanaciju čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(319) U Odluci iz 2010. Komisija je prijavljenu potporu za sanaciju društva Tirrenia proglasila spojivom s unutarnjim tržištem. U skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Italija se obvezala da će u roku od šest mjeseci Komisiji dostaviti plan restrukturiranja (ili likvidacije) ili dokaz da je zajam u cijelosti otplaćen i/ili da je jamstvo isteklo.

(320) Prvi obrok zajma osiguranog jamstvom isplaćen je društvu Tirrenia 28. veljače 2011. pa je rok od šest mjeseci istekao 28. kolovoza 2011.

(321) Italija do tog datuma nije Komisiji dostavila plan restrukturiranja (ili likvidacije). Umjesto toga, prije isteka propisanog roka od šest mjeseci, tj. 11. srpnja 2011., jamstvo je aktivirano te je od tog datuma društvo Tirrenia postalo dužnik države. Iznos koji je društvo Tirrenia dugovalo na temelju aktivacije jamstva državi je naposljetku vraćen 18. rujna 2012. Do tog datuma društvo Tirrenia ostvarivalo je korist od mjere potpore za sanaciju.

(322) Talijanska tijela nisu tvrdila ni dokazala da produljenje potpore za sanaciju više ne bi činilo državnu potporu. Samo su dostavila argumente (vidjeti odjeljak 4.2.) u prilog tomu zašto bi mjera bila spojiva čak i nakon isteka roka od šest mjeseci.

([100]) Konkretno, ta se mjera ocjenjuje u okviru predmeta SA.15631.

([101]) Predmet C-590/14 P *DEI i Komisija protiv Alouminion tis Ellados*, ECLI:EU:C:2016:797, točka 45.

([102]) Spojeni predmeti T-127/99, T-129/99 i T-148/99 *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava i drugi protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2002:59, točka 175.

(323) Komisija stoga smatra da i produljenje potpore za sanaciju nakon isteka roka od šest mjeseci, tj. od 28. kolovoza 2011. do 18. rujna 2012., čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.1.3. *Dodjela nove konvencije u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia društvu CIN, uključujući odgodu plaćanja dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN*

(324) Kako bi zaključila nastaje li na temelju dodjele nove konvencije u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia, uključujući odgodu plaćanja dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN, prednost za CIN u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora ocijeniti jesu li ispunjeni kriteriji iz presude Altmark (vidjeti uvodnu izjavu 299.).

7.1.3.1. Prvi kriterij iz presude Altmark

(325) Komisija podsjeća na to da ne postoji jedinstvena i precizna definicija usluge koja bi se u skladu s pravom Unije mogla smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, bilo u smislu prvog kriterija iz presude Altmark bilo u smislu članka 106. stavka 2. UFEU-a. Točka 46. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa glasi:

„U izostanku posebnih pravila Unije kojima se definira kontekst za postojanje usluge od općeg gospodarskog interesa, države članice imaju široko diskrecijsko pravo pri definiranju neke usluge kao usluge od općeg gospodarskog interesa i dodjeljivanju naknade pružatelju usluge. Komisijina nadležnost u tom pogledu ograničena je na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku pri definiranju usluge kao usluge od općeg gospodarskog interesa i na ocjenu moguće državne potpore uključene u naknadu. Ako postoje posebna pravila Unije, diskrecijsko pravo država članica dodatno podliježe tim pravilima, ne dovodeći u pitanje dužnost Komisije da ocijeni je li usluga od općeg gospodarskog interesa točno definirana za potrebe kontrole državnih potpora."

(326) Nacionalna tijela, prema tome, imaju pravo zauzeti stajalište da određene usluge jesu od općeg interesa te da ih se mora pružati na temelju obveza pružanja javne usluge kako bi se osigurala zaštita javnog interesa kada samo tržište nije dovoljno da bi se zajamčilo njihovo pružanje na potrebnoj razini ili pod potrebnim uvjetima.

(327) U području pomorske kabotaže detaljna pravila Unije kojima se uređuju obveze pružanja javne usluge utvrđena su u Uredbi o pomorskoj kabotaži te, za potrebe utvrđivanja potencijalne državne potpore poduzetnicima koji se bave pomorskim prijevozom, u Smjernicama Zajednice o državnim potporama u pomorskom prometu („Smjernice za pomorski promet") ([103]).

(328) U članku 4. stavku 1. Uredbe o pomorskoj kabotaži predviđeno je sljedeće:

„Država članica može sklopiti ugovore o obavljanju javne usluge s, ili nametnuti obvezu javne usluge kao uvjeta za pružanje usluga kabotaže, brodarskim društvima koja sudjeluju u redovnoj usluzi za, od ili između otoka.

Uvijek kada država članica sklapa ugovor o obavljanju javne usluge ili nametne obvezu javne usluge, čini to bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice."

(329) U članku 2. stavku 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži utvrđeno je da ugovor o obavljanju javne usluge može obuhvaćati:

— usluge prometa koje ispunjavaju utvrđene norme trajnosti, redovnosti, kapaciteta i kvalitete,

— dodatne prometne usluge,

— usluge prometa po posebnim tarifama i koje su podložne posebnim uvjetima, prije svega za određene kategorije putnika ili na određenim pravcima,

— prilagodbe usluga stvarnim potrebama.

([103]) Komunikacija Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama za pomorski promet (SL C 13 od 17.1.2004., str. 3.).

(330) U skladu s odjeljkom 9. Smjernica za pomorski promet „mogu se uvesti obveze pružanja javne usluge ili sklopiti ugovori o pružanju javne usluge za usluge navedene u članku 4. Uredbe (EEZ) br. 3577/92”, tj. redovne usluge prema otocima, s otoka i između otoka.

(331) Iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se obveze pružanja javne usluge mogu uvesti samo ako je to opravdano potrebom da se osiguraju odgovarajuće redovite usluge pomorskog prijevoza koje samo tržište ne može osigurati ([104]). U Komunikaciji o tumačenju Uredbe o pomorskoj kabotaži ([105]) potvrđuje se da „[o] tome koje na kojim je linijama potrebna obveza javne usluge odlučuju države članice (prema potrebi uključujući regionalna i lokalna tijela javne vlasti), a ne brodari. Naime, obveze javne usluge mogu se predvidjeti za redovite (linijske) usluge otočne kabotaže u slučaju da tržište ne pruža odgovarajuće usluge.” Osim toga, u članku 2. stavku 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži obveze pružanja javne usluge definirane su kao obveze koje „predmetni brodar [...], gledajući vlastite komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima”.

(332) U skladu sa sudskom praksom ([106]) Komisija će, kako bi provjerila postoji li stvarna potreba za javnom uslugom te je li ona nužna i proporcionalna, a time i je li ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark, ocijeniti sljedeće:

1. je li postojala **korisnička potražnja;**

2. jesu li tu potražnju mogli zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu nisu utvrdile obvezu (**postojanje tržišnog nedostatka**);

3. je li nalaganje jednostavnih obveza javne usluge bilo nedovoljno da bi se nadoknadio taj nedostatak (**najmanje narušavajući pristup**).

1. **Korisnička potražnja**

(333) U ovom je slučaju društvu CIN povjereno pružanje usluga mješovitog prijevoza i prijevoza tereta na 12 linija prikazanih u tablici 3. Obveze pružanja javne usluge uvedene društvu CIN odnose se na pomorske prometne veze na kojima će se prometovati, vrstu i kapacitet plovila na predmetnim pomorskim linijama na kojima se prometuje, dostupnost rezervnog broda kako bi se osigurao kontinuitet usluge, učestalost usluge i najviše cijene karata koje se na svakoj od linija naplaćuju korisnicima usluge (stanovnicima otoka i ostalim putnicima).

(334) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 152., Italija je uvela obveze pružanja javne usluge utvrđene u novoj konvenciji uglavnom kako bi postigla sljedeće: i. osigurala teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka; i ii. pridonijela gospodarskom razvoju predmetnih otoka redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza. Komisija smatra da to doista mogu biti legitimni ciljevi od javnog interesa.

(335) Kad je riječ o linijama na kojima se prevozi teret, Komisija podsjeća na to da je Opći sud već utvrdio ([107]) da predmetna usluga ne mora nužno biti univerzalna usluga *stricto sensu* da bi je se moglo smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. Naime, pojam univerzalne usluge ne znači da se predmetnom uslugom mora odgovarati na potrebu koja je zajednička cjelokupnom stanovništvu niti se ona mora pružati na cijelom državnom području ([108]), nego mora služiti interesima društva u cjelini. Osim toga, Komisija smatra da zakonodavstvo Zajednice ne sprječava države članice u tome da u okviru svojih diskrecijskih ovlasti određene usluge pomorskog prijevoza tereta prema udaljenim područjima i iz njih kvalificiraju kao usluge od općeg gospodarskog interesa ako je to u skladu s načelima utvrđenima u Uredbi o pomorskoj kabotaži. Ipak, Komisija je izrazila dvojbe u pogledu toga može li se za prometovanje na linijama na kojima se prevozi teret smatrati da se njime zadovoljavaju opći gospodarski interesi u smislu prava Unije.

([104]) Vidjeti predmet C-205/99 *Analir i drugi*, ECLI:EU:C:2001:107.
([105]) Komunikacija Komisije o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža), Bruxelles, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.
([106]) Vidjeti predmet T-454/13 *SNCM protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2017:134, točke 130 i 134.
([107]) Vidjeti predmet T-289/03 *BUPA i drugi protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2008:29, točku 186.
([108]) Vidjeti predmet 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen*, ECLI:EU:C:1989:140, točku 55.; predmet C-266/96 *Corsica Ferries France*, ECLI:EU:C:1998:306, točku 45.; predmet T-17/02 *Fred Olsen protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2005:218, točku 186. i sljedeće.

(336) Talijanska tijela objasnila su da su linije za pomorski prijevoz tereta koje se ocjenjuju nužne za dostavu svih vrsta robe na otoke Siciliju i Sardiniju. Nadalje, redovitost tih usluga prijevoza tereta tijekom cijele godine znači da će i izvan sezone, kad je potražnja turista manja, stanovnici i trgovačka društva na tim otocima biti dobro opskrbljeni. Osim toga, te usluge pridonose i gospodarskom razvoju obaju otoka tako što se roba prevozi s kopna i na kopno. Na taj način društva sa Sardinije ili Sicilije mogu, na primjer, svoje proizvode prodavati na kopnu. Italija smatra da su usluge prijevoza tereta nužne uz usluge mješovitog prijevoza koje su isto tako dio ugovora o javnim uslugama ([109]). Osim toga, talijanska tijela ističu da se usluge pomorskog prijevoza tereta ne mogu zamijeniti uslugama zračnog prijevoza tereta. U tom pogledu Komisija navodi ([110]) da je luka Catania 2012. obradila oko 2,7 milijuna tona tereta, dok su zračne luke Catania, Palermo i Trapani zajedno obradile samo 10 309 tona. Isto tako, luka Cagliari obradila je 2012. više od 12,5 milijuna tona tereta, dok su zračne luke Alghero, Cagliari i Olbia zajedno obradile samo 4 825 tona. Zbog toga Komisija zaključuje da i usluge prijevoza tereta mogu ispuniti legitimne ciljeve od javnog interesa. Stoga se mora odbiti tvrdnja društva Pan Med (vidjeti uvodnu izjavu 253.) da linije prema Siciliji i Sardiniji na kojima se prevozi teret ne mogu činiti stvarnu uslugu od općeg gospodarskog interesa.

(337) Prije no što je društvu CIN povjereno prometovanje na pomorskim linijama kako je definirano novom konvencijom, na tim je linijama prometovalo društvo Tirrenia (a na nekima od njih i društvo Adriatica do 2004. ([111])) na temelju prvotnih konvencija. Komisija navodi da se na predmetnim linijama uglavnom bez promjena prometovalo mnogo godina, tj. barem od stupanja prvotne konvencije na snagu. Talijanska tijela, a posebno relevantna regionalna tijela, smatrala su da su te usluge bile (te i dalje jesu) nužne da bi se zadovoljila potražnja korisnika.

(338) Radi prikaza stvarne potražnje korisnika usluge Italija je dostavila statističke podatke iz kojih proizlazi da je 2010. društvo Tirrenia ukupno prevezlo 944 225 putnika, 218 779 automobila i više od 2,7 milijuna linearnih metara tereta na 12 linija obuhvaćenih javnom uslugom tijekom odgovarajućih razdoblja obuhvaćenih obvezama pružanja javne usluge (tj. izvan sezone za tri linije). Brojke za 2011. bile su čak i nešto veće. Iz toga proizlazi da je tijekom dviju godina prije no što su društvu CIN povjerene obveze pružanja javne usluge postojala znatna ukupna potražnja za uslugama pomorskog prijevoza na predmetnim linijama.

(339) Međutim, kako bi se utvrdilo postojanje stvarne korisničke potražnje na svakoj od dvanaest predmetnih linija, potrebna je detaljnija ocjena. U tu je svrhu Italija za svaku liniju dostavila statističke podatke za razdoblje od 2007. do 2018. Osim ukupnog broja putnika ili linearnih metara prevezenog tereta na godišnjoj razini ti statistički podaci omogućuju izračun prosjeka za svako putovanje. U tablici 4. prikazana su dva takva skupa podataka za 2010. i 2018. Iz tih podataka proizlazi da je na svakom dvosmjernom putovanju na svakoj od šest predmetnih linija za mješoviti prijevoz (odnosno pet linija 2018.) prevezeno nekoliko stotina putnika. Manji broj putnika na liniji prema otočju Tremiti treba tumačiti s obzirom na vrlo mali broj stanovnika i veličinu otočja (tj. manje od 500 stanovnika na otočju veličine oko 3 kvadratna kilometra). Na trima linijama na kojima se samo izvan sezone prometuje na temelju sustava javnih usluga prosječan broj putnika premašuje 500 po povratnom putovanju. Iz toga je vidljiva korisnička potražnja za tim uslugama izvan sezone. Kad je riječ o teretu, podaci za 2010. pokazuju da je na osam od dvanaest linija (uključujući tri linije za prijevoz tereta) prevezena znatna količina tereta, koja je premašivala 1 250 linearnih metara po povratnom putovanju. Taj je prag 2018. premašen na sedam od preostalih deset linija (uključujući dvije linije za prijevoz tereta). Komisija podsjeća na to da bi pri svakoj usporedbi brojki za 2010. i 2018. trebalo uzeti u obzir sporazum o izmjenama iz kolovoza 2014. (vidjeti uvodnu izjavu 103.), kojim su neke linije ukinute, a na drugima je izmijenjena učestalost putovanja. Osim toga, Komisija ističe da na linijama za prijevoz tereta CIN prometuje većim brodovima od društva Tirrenia, pa se mogu prevoziti veće količine tereta nego prije.

([109]) Komisija napominje da u svakom slučaju za dvije od triju linija na kojima se prevozi teret na istoj liniji nema usluge mješovitog prijevoza koja se pruža u okviru sustava javnih usluga. Samo je na liniji Napulj – Cagliari CIN morao pružati uslugu mješovitog prijevoza i prijevoza tereta te se potonja morala ukinuti 2014. (vidjeti uvodnu izjavu 103.) kako bi se ponovno uspostavila gospodarska i financijska ravnoteža poslovanja.

([110]) Na temelju podataka koje je Komisija prikupila s internetskih stranica Istituto Nazionale di Statistica (za pomorski prijevoz) i Associazione Italiana Gestori Aeroporti (za zračni prijevoz).

([111]) Do koncentracije društava Tirrenia i Adriatica (vidjeti i uvodnu izjavu 13.).

Tablica 4.

Statistički podaci o korisničkoj potražnji za 2010. (društvo Tirrenia) i 2018. (društvo CIN)

	Prosječan broj putnika po putovanju ([1])		Prosječna količina tereta po putovanju ([2])	
Linije za mješoviti prijevoz:	2010.	2018.	2010.	2018.
Napulj – Palermo (izvan sezone)	606	583	1 418	1 794
Genova – Porto Torres (izvan sezone)	714	678	1 381	1 380
Genova – Olbia – Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia – Olbia (izvan sezone)	1 094	617	2 043	1 526
Napulj – Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo – Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani – Cagliari	305	ukinuta	475	ukinuta
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli – otočje Tremiti	146	204	65	31
	Prosječan broj putnika po putovanju		Prosječna količina tereta po putovanju	
Linije za prijevoz tereta:	2010.	2018.	2010.	2018.
Livorno – Cagliari	3	2	2 046	2 925
Napulj – Cagliari	3	ukinuta	1 339	ukinuta
Ravenna – Catania	14	11	2 594	6 498

([1]) Ukupan broj putnika podijeljen ukupnim brojem povratnih putovanja u predmetnom razdoblju.
([2]) Ukupna količina tereta (u linearnim metrima) podijeljena ukupnim brojem povratnih putovanja u predmetnom razdoblju.

(340) Kako bi dodatno dokazala da je korisnička potražnja i dalje postojala kad je CIN počeo s radom na temelju nove konvencije, Italija je dostavila i agregirane statističke podatke za razdoblje do kraja 2018. Iz podataka u tablici 5. vidljivo je da je od 2013. odnosno 2014. nadalje CIN prevezao više putnika, automobila i tereta nego društvo Tirrenia 2010. odnosno 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 338.). To potvrđuje da je korisnička potražnja i dalje postojala te se čak znatno povećala otkad je CIN počeo pružati javnu uslugu. Konačno, iz analize statističkih podataka po linijama za svaku godinu do kraja 2018. nisu proizašle nikakve naznake za to da bi nestala korisnička potražnja na određenim linijama. Tablica 4. radi boljeg prikaza sadržava statističke podatke za svaku liniju za 2018. Komisija radi sažetosti ne navodi podatke za ostale godine tijekom kojih je CIN pružao uslugu.

Tablica 5.

Statistički podaci za godine od 2012. do 2018. (linije za mješoviti prijevoz i prijevoz tereta na kojima prometuje CIN)

	Broj prevezenih putnika	Broj prevezenih automobila	Prevezeni teret (u linearnim metrima)
2012. (od srpnja do prosinca)	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) Komisija smatra da je iz prethodno navedenih statističkih podataka (vidjeti uvodne izjave od 338. do 340.) jasno vidljiva stvarna potražnja za uslugama prijevoza putnika i tereta na svakoj od predmetnih 12 linija obuhvaćenih javnom uslugom. Stoga se može zaključiti da se tim uslugama odgovara na stvarne potrebe javnosti i stvarnu korisničku potražnju.

2. **Postojanje tržišnog nedostatka**

(342) U skladu s točkom 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa „ne bi bilo prikladno posebne obveze pružanja javne usluge povezati s djelatnošću koju već obavljaju ili koju mogu obavljati na zadovoljavajući način i pod uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima" ([112]). Stoga Komisija mora ispitati bi li usluga bila nedostatna kad bi se njezino pružanje prepustilo samom tržištu u kontekstu zahtjeva za pružanje javne usluge koje je država članica uvela na temelju nove konvencije. U točki 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u tom se pogledu navodi da je „ocjena Komisije ograničena na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku".

(343) Komisija navodi da su tijekom razdoblja koje je prethodilo potpisivanju nove konvencije s društvom CIN drugi prijevoznici nudili usluge trajektnog prijevoza na nekim linijama obuhvaćenima novom konvencijom, ali ne tijekom cijele godine i uz jednaku učestalost. Na temelju stanja tržišnog natjecanja do trenutka povjeravanja usluga 18. srpnja 2012. (kako je opisano u uvodnoj izjavi 34.) i primjedbi zainteresiranih strana (vidjeti odjeljak 5.) Komisija će za svaku od predmetnih linija ocijeniti jesu li usluge koje pružaju drugi prijevoznici istovjetne onima koje CIN mora pružati na temelju nove konvencije.

(344) Iako se novom konvencijom uvode posebne obveze pružanja javne usluge s obzirom na cijene karata koje se naplaćuju (uključujući snižene cijene za stanovnike otoka), Italija nije opravdala nužnost pružanja javne usluge tvrdeći da CIN mora cijene karata na predmetnim linijama održavati na razini nižoj od cijena koje naplaćuju drugi prijevoznici. Komisija stoga nije provela usporednu analizu cijena karata koje naplaćuju svi prijevoznici na predmetnim linijama. U okviru istrage Italija je tvrdila da, u slučaju da drugi prijevoznici pružaju usluge trajektnog prijevoza na linijama na kojima prometuje CIN na temelju sustava javnih usluga, te konkurentne usluge ne bi bile potpuno usklađene s obvezama pružanja javne usluge utvrđenima u novoj konvenciji. Konkretno, razlikovale bi se s obzirom na kontinuitet i učestalost tijekom godine, ne bi bile istovjetne (u smislu luka ili vrste usluge, npr. umjesto mješovitog prijevoza pruža se samo teretni prijevoz) ili ne bi bile iste kvalitete. Komisija će se stoga usmjeriti na moguće razlike u smislu kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kvalitete (vidjeti uvodnu izjavu 329.).

(345) Komisija najprije navodi da do trenutka povjeravanja usluga društvu CIN nijedan drugi prijevoznik nije pružao usluge mješovitog prijevoza na pet od devet linija za mješoviti prijevoz obuhvaćenih novom konvencijom. Konkretno:

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je nudio svakodnevnu uslugu mješovitog prijevoza na toj liniji. Komisija nije primila ni pronašla dokaze za tvrdnju društva Pan Med (vidjeti bilješku 87.) da je društvo Moby jednom tjedno prometovalo na liniji između Civitavecchije i Cagliarija. Čak i da je društvo Moby doista prometovalo na toj liniji, *quod non*, njegova bi ponuda bila nedostatna da se zadovolji potreba za redovitom javnom uslugom (tj. tjedna usluga nije istovjetna svakodnevnoj vezi) i ne bi ispunila zahtjev da se osigura veza s Arbataxom. Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku smatrajući da je na toj liniji za mješoviti prijevoz postojao tržišni nedostatak;

— Napulj – Cagliari: društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je nudio uslugu mješovitog prijevoza na toj liniji. U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. (vidjeti bilješku 87.) društvo Pan Med navelo je da društvo Grimaldi pruža uslugu prijevoza tereta između Salerna i Cagliarija. Međutim, Komisija navodi da, neovisno o mogućim drugim razlikama u odnosu na posebne zahtjeve koji se primjenjuju na CIN na temelju nove konvencije, usluga prijevoza tereta ne može zadovoljiti potrebe za javnom uslugom namijenjenom putnicima i automobilima. Stoga Italija nije počinila očitu pogrešku smatrajući da je na toj liniji za mješoviti prijevoz postojao tržišni nedostatak;

([112]) Vidjeti predmet C-205/99 *Analir i drugi*, ECLI:EU:C:2001:107, točku 71.

— Palermo – Cagliari: društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je nudio uslugu mješovitog prijevoza na toj liniji. U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. (vidjeti bilješku 87.) društvo Pan Med navelo je da društvo Grimaldi pruža uslugu prijevoza tereta između tih luka. Međutim, Komisija navodi da, neovisno o mogućim drugim razlikama u odnosu na posebne zahtjeve koji se primjenjuju na CIN na temelju nove konvencije, usluga prijevoza tereta ne može zadovoljiti potrebe za javnom uslugom namijenjenom putnicima i automobilima. Stoga Italija nije počinila očitu pogrešku smatrajući da je na toj liniji za mješoviti prijevoz postojao tržišni nedostatak;

— Trapani – Cagliari: društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je nudio uslugu mješovitog prijevoza na toj liniji. U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. (vidjeti bilješku 87.) društvo Pan Med navelo je da društvo Grimaldi pruža uslugu prijevoza tereta između tih luka. Međutim, Komisija navodi da, neovisno o mogućim drugim razlikama u odnosu na posebne zahtjeve koji se primjenjuju na CIN na temelju nove konvencije, usluga prijevoza tereta ne može zadovoljiti potrebe za javnom uslugom namijenjenom putnicima i automobilima. Stoga Italija nije počinila očitu pogrešku smatrajući da je na toj liniji za mješoviti prijevoz postojao tržišni nedostatak;

— Termoli – otočje Tremiti: društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik na toj liniji. Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku smatrajući da je na toj liniji za mješoviti prijevoz postojao tržišni nedostatak.

(346) Kad je riječ o preostalim četirima linijama za mješoviti prijevoz obuhvaćene novom konvencijom, i drugi prijevoznici osim društva Tirrenia nudili su usluge mješovitog prijevoza. Ipak, Komisija smatra da Italija nije počinila očitu pogrešku smatrajući da je na tim četirima linijama postojao tržišni nedostatak. Konkretno, usluge koje pružaju drugi prijevoznici zbog sljedećih razloga ne zadovoljavaju u potpunosti potrebu za javnom uslugom koju je Italija utvrdila u novoj konvenciji:

— Genova – Porto Torres: jedini prijevoznik koji je cijele godine pružao usluge na toj liniji u relevantnom razdoblju, društvo Grandi Navi Veloci (vidjeti uvodne izjave 266. i 267.), izvan sezone nudio je samo tri polaska tjedno. Međutim, novom konvencijom zahtijeva se da CIN pruža svakodnevnu uslugu (preko noći) iz obiju luka. Stoga ponuda društva Grandi Navi Veloci nije bila dovoljna za zadovoljavanje potrebe za redovitom javnom uslugom izvan sezone. Komisija podsjeća na to da se naknada za pružanje javne usluge za prometovanje na toj liniji društvu CIN plaća samo izvan sezone, tj. kada se pojavi tržišni nedostatak. Stoga se upućivanje društva Pan Med (vidjeti uvodnu izjavu 253.) na prisutnost društva Grandi Navi Veloci na toj liniji ne može prihvatiti kao dokaz da je tržišna ponuda bila dostatna da se zadovolje potrebe za javnom uslugom;

— Civitavecchia – Olbia: jedini prijevoznik koji je cijele godine pružao usluge na toj liniji barem tijekom jednog dijela relevantnog razdoblja, društvo SNAV, 2008. nudio je samo tri polaska tjedno izvan sezone. Međutim, novom konvencijom zahtijeva se da CIN pruža svakodnevnu uslugu (preko noći) iz obiju luka izvan sezone. Iako se čini da je društvo SNAV zatim povećalo učestalost svojih usluga izvan sezone, ono je prestalo prometovati na toj liniji nakon svibnja 2011., a njegov nasljednik, društvo Grandi Navi Veloci, odlučio je uslugu pružati samo tijekom sezone. Ponuda društva SNAV i prisutnost nekih drugih prijevoznika tijekom sezone (vidjeti uvodnu izjavu 34.) stoga nisu bile dostatne da bi se zadovoljila potreba za redovitom i kontinuiranom javnom uslugom izvan sezone. Upućivanje društva Grimaldi (vidjeti uvodnu izjavu 274.) na prisutnost društva Moby na toj liniji ne mijenja taj zaključak jer je društvo Moby prometovalo samo tijekom sezone. Komisija podsjeća na to da se naknada za pružanje javne usluge za prometovanje na toj liniji društvu CIN plaća samo izvan sezone, tj. kada se pojavi tržišni nedostatak;

— Napulj – Palermo: jedini prijevoznik koji je cijele godine pružao usluge na toj liniji u relevantnom razdoblju, društvo SNAV (u nekim godinama u suradnji s društvom Grandi Navi Veloci, vidjeti uvodnu izjavu 266.), nudio je svakodnevne večernje polaske iz obiju luka tijekom sezone i izvan nje. U načelu, ta učestalost u skladu je sa zahtjevima iz nove konvencije. Međutim, podaci koje su dostavila talijanska tijela upućuju na znatnu razliku između kontinuiteta koji nudi SNAV i onog koji je nudio tadašnji pružatelj javnih usluga, društvo Tirrenia. Konkretno, u razdoblju od 2009. do 2012. SNAV je otkazao 76 putovanja na toj liniji, dok je društvo Tirrenia otkazalo samo 19 putovanja (odnosno četiri puta manje). Nadalje, od tih 76 putovanja SNAV-a, 19 ih je otkazano zbog državnih praznika, a preostalih 57 zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta. Unatoč gotovo istom vremenu polaska, društvo Tirrenia otkazalo je samo pet putovanja (11 puta manje nego SNAV) zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta. Preostala putovanja društva Tirrenia otkazana su zbog više sile, odnosno sedam ih je otkazano zbog štrajka zaposlenika, a sedam zbog tehničkih problema. Nadalje, Italija je tvrdila da SNAV ne bi ispunio zahtjeve u pogledu kvalitete utvrđene u novoj konvenciji jer je na toj liniji prometovao plovilima iz 1973., 1974., 1980. i samo jednim plovilom iz 1989. S druge strane, društvo Tirrenia (a kasnije i CIN) upotrebljavalo je novije brodove (izgrađene u razdoblju od 1999. do 2000.). Kad je GNV počeo prometovati na

toj liniji 2011. (u suradnji sa SNAV-om), upotrebljavao je plovila iz 1974. i 1978. te dva iz 1989. (vidjeti uvodnu izjavu 267.). Komisija smatra da je na temelju tih elemenata Italija s pravom zaključila da SNAV nije mogao u dovoljnoj mjeri osigurati kontinuitet, redovitost i kvalitetu usluge na toj liniji te stoga nije počinila očitu pogrešku kad je prometovanje na toj liniji povjerila društvu CIN. Komisija podsjeća na to da se naknada za pružanje javne usluge plaća društvu CIN samo za prometovanje na toj liniji izvan sezone (kada postoji najveća vjerojatnost za nepovoljne vremenske uvjete), ali da CIN istom učestalošću prometuje i tijekom sezone bez naknade (no i dalje podliježe ograničenjima tarifa). Stoga se upućivanje društva Pan Med (vidjeti uvodnu izjavu 253.) na prisutnost SNAV-a (od 2011. zajedno s društvom Grandi Navi Veloci) na toj liniji ne može prihvatiti kao dokaz da je tržišna ponuda bila dostatna da se zadovolje potrebe za kontinuiranom, redovitom i kvalitetnom javnom uslugom. Naposljetku, tvrdnje društva Pan Med da je planiralo prometovati na liniji Gaeta – Termini Imerese (vidjeti uvodnu izjavu 260.), koja bi bila istovjetna liniji Napulj – Palermo, ne dovode u pitanje taj zaključak. Konkretno, društvo Pan Med je uputilo na svoje planove u dopisu iz travnja 2013., a iz dokaza koje je dostavilo proizlazi da je zatražilo odobrenja potrebna za prometovanje na toj liniji tek nekoliko mjeseci nakon što je usluga od općeg gospodarskog interesa povjerena društvu CIN (tj. u srpnju 2012.). Društvo Pan Med nije izvijestilo da je doista počelo prometovati na liniji Gaeta – Termini Imerese. U svakom slučaju, Italija u trenutku povjeravanja usluga nije počinila očitu pogrešku kada je smatrala da postoji tržišni nedostatak na liniji Napulj – Palermo jer društvo Pan Med još nije bilo podnijelo zahtjev za početak prometovanja na toj liniji i jer usluge koje su nudili SNAV i Grandi Navi Veloci nisu zadovoljavale potrebe za kontinuiranom, redovitom i kvalitetnom javnom uslugom;

— Genova – Olbia – Arbatax: tijekom relevantnog razdoblja društvo Moby prometovalo je između Genove i Olbije samo tijekom dijela godine (u većini godina od sredine ožujka do sredine listopada). Dokazi ne potkrepljuju tvrdnju društva Pan Med da je društvo Moby cijele godine prometovalo na toj liniji (vidjeti bilješku 87.). Stoga se ni upućivanje društva Grimaldi (vidjeti uvodnu izjavu 274.) na prisutnost društva Moby na toj liniji ne može smatrati dokazom za to da nije bilo tržišnog nedostatka. Isto tako, i GNV (vidjeti uvodnu izjavu 266.) prometovao je između Genove i Olbije samo tijekom sezone. Međutim, novom konvencijom zahtijeva se da CIN između Genove i Olbije prometuje barem tri puta tjedno tijekom cijele godine. Nadalje, novom konvencijom zahtijeva se i linija prema Arbataxu (dva puta tjedno) koju ne nudi nijedan drugi prijevoznik. Stoga ponuda društava Moby i GNV nije bila dostatna da se zadovolje potrebe za javnom uslugom, posebno u smislu kontinuiteta i redovitosti.

(347) Na dvjema od triju linija za prijevoz tereta nijedan drugi prijevoznik nije pružao usluge prijevoza tereta, dok na trećoj liniji usluge koje pruža drugi prijevoznik ne ispunjavaju u potpunosti zahtjeve utvrđene u novoj konvenciji. Konkretno:

— Livorno – Cagliari ([113]): tijekom relevantnog razdoblja drugi prijevoznici (npr. Moby, kako je istaknulo društvo Pan Med, vidjeti uvodnu izjavu 253.) na toj su liniji nudili samo jedan polazak tjedno. Međutim, novom konvencijom zahtijeva se da CIN pruža uslugu prijevoza tereta između tih luka najmanje pet puta tjedno. Stoga ponuda drugih prijevoznika nije bila dostatna da se zadovolje potrebe za javnom uslugom, posebno u smislu kontinuiteta i redovitosti;

— Napulj – Cagliari: društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je nudio uslugu prijevoza tereta na toj liniji. U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. društvo Pan Med navelo je da društvo Grimaldi pruža uslugu prijevoza tereta između Salerna i Cagliarija. Iako su luke Napulj i Salerno cestom udaljene samo oko 50 kilometara, talijanska tijela tvrdila su da ih se ne može smatrati međusobno zamjenjivima. Italija ističe da je u Direktivi CIPE-a, koja je dio pravne osnove za naknadu za pružanje javne usluge koja se ocjenjuje, navedeno da je jedan od ciljeva ugovora o javnim uslugama (uključujući novu konvenciju s društvom CIN) osigurati „veze kojima se može smanjiti opterećenje već zasićenih glavnih cesta kopnenog dijela Italije motornim vozilima”. Talijanska tijela tvrde da usluga prijevoza tereta iz Napulja pridonosi tom cilju jer su ceste između Napulja i Salerna zasićene. U tom kontekstu Komisija napominje i da je Italiju uputila Sudu jer nije postupila u skladu s Direktivom 2008/50/EZ o kvaliteti zraka ([114]). Smanjenje zastoja na cestama svakako može pridonijeti poboljšanju kvalitete zraka. Neovisno o mogućim drugim razlikama u odnosu na posebne zahtjeve koji se primjenjuju na CIN na temelju nove konvencije, Komisija smatra da je na temelju tih elemenata Italija mogla zaključiti da usluge prijevoza iz Salerna nisu istovjetne onima koje se zahtijevaju novom konvencijom te nije počinila očitu pogrešku smatrajući da postoji tržišni nedostatak na liniji za prijevoz tereta Napulj – Cagliari;

([113]) Na temelju nove konvencije moguće je i da brodovi kreću iz Genove umjesto iz Livorna, no ta mogućnost nikad nije iskorištena u praksi;

([114]) Za kontekst vidjeti: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hr/IP_18_3450

— Ravenna – Catania: do trenutka povjeravanja usluga društvu CIN društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik koji je nudio uslugu prijevoza tereta na toj liniji. U svojem odgovoru na Odluku iz 2012. društvo Pan Med navelo je da je društvo Grimaldi krajem 2012. počelo pružati uslugu prijevoza tereta između tih luka. Nadalje, društvo Pan Med navelo je (vidjeti uvodnu izjavu 260.) da je planira prometovati na liniji Augusta – Ravenna, koja bi bila istovjetna liniji Catania – Ravenna. Društvo Pan Med je uputilo na svoje planove u dopisu iz travnja 2013., a iz dokaza koje je dostavilo proizlazi da je tek u studenome 2012. zatražilo odobrenja potrebna za prometovanje na toj liniji. Društvo Pan Med nije dokazalo da je doista počelo prometovati na liniji Augusta – Ravenna. U svakom slučaju, s obzirom na to da u trenutku povjeravanja usluge nije bilo drugih prijevoznika, Italija nije počinila očitu pogrešku time što je smatrala da na toj liniji za prijevoz tereta postoji tržišni nedostatak ([115]).

(348) S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da u trenutku povjeravanja usluge samo tržište nije bilo dovoljno da bi se zadovoljile potrebe za javnom uslugom. Naime, na nekoliko linija CIN je bio jedini prijevoznik, dok na ostalim linijama usluge koje su pružali drugi prijevoznici nisu bile istovjetne s obzirom na kontinuitet, redovitost, kapacitet i kvalitetu te nisu potpuno zadovoljavale potrebe za javnom uslugom koje je Italija utvrdila u novoj konvenciji.

3. **Najmanje štetan pristup**

(349) Komisija navodi da su talijanska tijela odlučila sklopiti ugovor o javnim uslugama s jednim prijevoznikom (društvom CIN) umjesto da uvedu obveze pružanja javne usluge svim prijevoznicima zainteresiranima za prometovanje na predmetnim linijama. Na temelju informacija koje je dostavila Italija Komisija prihvaća da se korisnička potražnja (kako je prethodno opisano, vidjeti uvodne izjave od 333. do 341.) nije mogla zadovoljiti uvođenjem obveza pružanja javne usluge. Konkretno, na nekoliko linija CIN je jedini prijevoznik (vidjeti, na primjer, uvodnu izjavu 345.), a gdje to nije slučaj, ponuda ostalih prijevoznika ne zadovoljava (sve) zahtjeve u pogledu redovitosti, kontinuiteta i kvalitete. Nadalje, prometovanjem na većini linija (ako ne i na svima), posebno izvan sezone, nastaju gubici, pa se bez naknade za pružanje javne usluge najvjerojatnije njima uopće ne bi prometovalo. Društvo Ecorys u svojem je izvješću došlo do sličnog zaključka (vidjeti uvodnu izjavu 98.). Osim toga, Komisija prima na znanje argument Italije da je odabir ugovora o javnim uslugama bio potreban i s obzirom na privatizaciju društva Tirrenia. Konkretno, Italija tvrdi da je raspisivanje natječaja za imovinu društva Tirrenia zajedno s novim ugovorom o javnim uslugama omogućilo i. da se osigura kontinuitet javne usluge pomorskog prijevoza; ii. da se ostvari najveća moguća vrijednost za državu; i iii. da se zaštite radna mjesta. Zbog tih se razloga Komisija složila (vidjeti uvodnu izjavu 114.) s tim da Italija raspiše natječaj za poslovni ogranak društva Tirrenia u kombinaciji s novom konvencijom. Time je Komisija prihvatila, što ponavlja i u ovoj Odluci, da se Italija ne može osloniti na obveze pružanja javne usluge koje se primjenjuju na sve prijevoznike, već da će sklopiti ugovor o javnim uslugama samo s društvom CIN.

Zaključak

(350) Na temelju prethodno navedene ocjene Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je usluge povjerene društvu CIN definirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Sumnje koje je Komisija iznijela u Odluci iz 2012. stoga su otklonjene.

(351) Kako bi se zaključilo da je ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark, Komisija još mora provjeriti jesu li društvu CIN povjerene jasno definirane obveze pružanja javne usluge. U tom pogledu Komisija navodi da su obveze pružanja javne usluge jasno opisane u novoj konvenciji i njezinim prilozima (koji uključuju, na primjer, specifikacije brodova za svaku liniju). Isto tako, pravila kojima se uređuje naknada detaljno su navedena u konvenciji, Zakonu iz 2009. i Direktivi CIPE-a. Nova konvencija ima i jasno utvrđeno trajanje (osam godina), u njoj je CIN utvrđen kao pružatelj javne usluge te ona sadržava mehanizme za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade (vidjeti i uvodnu izjavu 365.). Stoga Komisija zaključuje da je prvi kriterij iz presude Altmark ispunjen.

([115]) Radi cjelovitosti Komisija navodi da je Italija, čak i da je znala (što se nije ni tvrdilo ni dokazalo) za namjere društava Grimaldi ili Pan Med da počnu prometovati na toj liniji, i dalje mogla zaključiti da usluge društava Grimaldi ili Pan Med ne bi bile dovoljne da bi se zadovoljila potreba za javnom uslugom (npr. jer ne bi bile istovjetne s obzirom na luke u koje se uplovljava odnosno na kvalitetu ili kapacitet koji se nude ili jer se ne bi mogli zajamčiti kontinuitet i redovitost te usluge).

Prioritet u pogledu vezova

(352) U članku 19.b stavku 21. Zakona iz 2009. jasno se navodi da je prioritet u pogledu vezova nužan da bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet s otocima, ali i sa stajališta obveze pružanja javne usluge društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia. Naime, da ne postoji prioritet u pogledu vezova za društva kojima su povjerene obveze pružanja javne usluge, ona bi (ponekad) morala čekati svoj red za pristajanje te bi došlo do kašnjenja, čime bi se narušila svrha osiguravanja pouzdane i praktične veze građanima. Redoviti vozni red doista je nužan da bi se zadovoljile potrebe za mobilnošću otočnog stanovništva i pridonijelo gospodarskom razvoju predmetnih otoka. Nadalje, s obzirom na to da u novoj konvenciji postoje posebne obveze u pogledu voznog reda za polaske na linijama obuhvaćenima javnom uslugom, prioritetom u pogledu vezova pomaže se osigurati da luke dodjeljuju vezove i vremena pristajanja na način kojim se pružatelju javne usluge omogućuje da poštuje svoje obveze pružanja javne usluge. Taj prioritet u pogledu vezova prenesen je na CIN kad je stekao poslovni ogranak društva Tirrenia. S obzirom na navedeno Komisija smatra da je ta mjera dodijeljena kako bi CIN mogao ispunjavati svoje obveze pružanja javne usluge koje čine stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 350.). Nadalje, talijanska tijela potvrdila su da se prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo na usluge koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga (ali ne i kad, na primjer, CIN tijekom sezone prometuje na linijama na komercijalnoj osnovi). Stoga je i prioritet u pogledu vezova u skladu s prvim uvjetom iz presude Altmark.

7.1.3.2. Drugi kriterij iz presude Altmark

(353) Komisija podsjeća na to da je u Odluci iz 2012. (vidjeti njezinu uvodnu izjavu 205.) zauzela privremeno stajalište da je ispunjen drugi kriterij iz presude Altmark.

(354) U tom kontekstu Komisija napominje da su parametri na kojima se temelji izračun naknade unaprijed utvrđeni te da poštuju zahtjeve u pogledu transparentnosti u skladu s drugim kriterijem iz presude Altmark.

(355) Konkretno, parametri na temelju kojih je naknada izračunana detaljno su objašnjeni u Direktivi CIPE-a i primijenjeni u novoj konvenciji (i njezinim prilozima), a najveći iznosi naknade utvrđeni su u Zakonu iz 2009. Metoda izračuna naknade, uključujući, na primjer, elemente troškova koji su uzeti u obzir, detaljno je opisana u Direktivi CIPE-a. Budući da prioritet u pogledu vezova ne podrazumijeva financijsku naknadu za CIN, Komisija smatra da ta mjera ispunjava drugi kriterij iz presude Altmark.

(356) Stoga Komisija zaključuje da je ispunjen drugi uvjet iz presude Altmark.

7.1.3.3. Treći kriterij iz presude Altmark

(357) U skladu s trećim kriterijem iz presude Altmark naknada primljena za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa ne smije premašivati iznos nužan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova koji proizlaze iz ispunjavanja obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjavanje tih obveza.

(358) Međutim, u presudi Altmark ne navodi se precizna definicija razumne dobiti. U skladu s Komunikacijom o uslugama od općeg gospodarskog interesa razumna dobit trebala bi biti stopa povrata na kapital koju bi tipično društvo koje razmatra hoće li pružati uslugu od općeg gospodarskog interesa zahtijevalo tijekom cijelog razdoblja ovlaštenja, uzimajući u obzir razinu rizika. Razina rizika ovisi o predmetnom sektoru, vrsti usluge i obilježjima mehanizma naknade.

(359) Komisija je u Odluci iz 2012. izrazila sumnje u pogledu proporcionalnost naknade isplaćene društvu CIN. Konkretno, Komisija je zauzela privremeno stajalište da premija rizika od 6,5 % ne odražava odgovarajuću razinu rizika jer se *prima facie* činilo da CIN nije preuzeo rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga. Konkretno, elementi troškova uzeti u obzir za potrebe izračuna naknade uključuju sve troškove povezane s pružanjem usluge te su uzete u obzir određene promjene, na primjer u pogledu troškova goriva. Zbog toga je Komisija u toj fazi smatrala da je CIN možda primao prekomjernu naknadu.

(360) Komisija navodi da se za određene aspekte metode izračuna naknade utvrđene u novoj konvenciji doista čini da umanjuju komercijalni rizik koji snosi CIN. Konkretno, najviše cijene karata koje CIN može naplaćivati prilagođavaju se svake godine kako bi se uzele u obzir inflacija i promjene u troškovima goriva. Nadalje, nova konvencija sadržava određene klauzule (vidjeti uvodnu izjavu 107.) usmjerene na održavanje gospodarske i

financijske ravnoteže javne usluge. Konkretno, u slučaju da naknada za pružanje javne usluge nije dovoljna za pokrivanje troškova usluga povjerenih novom konvencijom, te klauzule omogućuju reviziju i. opsega tih usluga; ii. načina pružanja usluga (npr. vrste brodova); ili iii. najviših cijena karata.

(361) Međutim, prethodno navedene klauzule podliježu nizu ograničenja. Konkretno, na temelju članka 8. nove konvencije gospodarska i financijska ravnoteža javne usluge preispituje se samo svake tri godine. Ako se tim preispitivanjem pokaže da naknada nije dostatna za pokrivanje troškova javne usluge, CIN i talijanska tijela mogu se samo dogovoriti da će uvesti promjene za sljedeće razdoblje od tri godine. U slučaju da se u prihodima ili troškovima javne usluge utvrde nepredvidive strukturne razlike koje su za više od 3 % veće ili manje od vrijednosti utvrđenih u novoj konvenciji, na temelju njezina članka 9. stranke mogu zatražiti (pod određenim uvjetima) reviziju gospodarske i financijske ravnoteže. Na temelju obaju članaka te su promjene (ako do njih dođe) ishod postupka pregovora te CIN mora nastaviti pružati javnu uslugu bez promjene sve dok se ne postigne dogovor. Zbog toga je CIN i dalje djelomično izložen riziku da će naknada biti nedovoljna za pokrivanje troškova pružanja usluge. Iako se članci 8. i 9. nove konvencije mogu upotrijebiti za ponovnu uspostavu gospodarske i financijske ravnoteže, to vrijedi samo za buduća razdoblja i nisu mogući retroaktivni ispravci.

(362) Kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 42.), u Direktivi CIPE-a predviđa se da bi se premija rizika od 6,5 % upotrijebila za određivanje povrata na kapital s pomoću formule za ponderirani prosječni trošak kapitala. Međutim, u okviru službenog istražnog postupka (vidjeti uvodnu izjavu 180.) Italija je pojasnila da je, s obzirom na to da je iznos naknade ograničen Zakonom iz 2009., odlučeno da će se izračun pojednostavniti primjenom paušalne stope povrata na kapital od 6,5 %. Talijanska tijela dokazala su i da je iz primjene cjelokupne metodologije utvrđene u Direktivi CIPE-a barem za neke godine mogao proizaći povrat na kapital koji bi premašio 6,5 %. Zbog toga Italija smatra da je njezin pojednostavnjeni pristup konzervativan i da ne dopušta veću naknadu za CIN od one utvrđene Direktivom CIPE-a.

(363) S obzirom na prethodno navedeno Komisija je usporedila povrat na uloženi kapital od 6,5 % primijenjen na CIN s medijanom povrata na uloženi kapital koji je ostvarila referentna skupina 2011. (godina koja je prethodila povjeravanju usluga društvu CIN). Referentnu skupinu čine odabrani trajektni prijevoznici koji su nudili pomorske veze u Italiji ili između Italije i drugih država članica ([116]). Iz analize je vidljivo da je povrat na uloženi kapital primijenjen na CIN tek nešto niži od medijana povrata koji je ostvarila referentna skupina. Iz te je usporedbe vidljivo da u godini koja je prethodila povjeravanju usluga društvu CIN povrat na kapital od 6,5 % nije bio nerazuman.

(364) Komisija kao najvažnije ističe da, bez obzira na iznos na koji bi CIN imao pravo na temelju prethodno navedene metodologije (uključujući povrat na kapital), CIN nikad ne može dobiti više od najvećeg iznosa utvrđenog u Zakonu iz 2009. (tj. 72 685 642 EUR). Taj iznos, koji je utvrđen 2009. i nikad nije prilagođen s obzirom na inflaciju, najvjerojatnije je bio konzervativan jer je bio za gotovo 10 % manji od iznosa koji je društvu Tirrenia bio potreban za pružanje usluge te godine ([117]). Iz stvarnih podataka za razdoblje od 2012. do 2018. u tablici 6. vidljivo je da je u svim godinama osim jedne (2015.) naknada za pružanje javne usluge bila nedostatna za pokrivanje neto troška usluge, uključujući povrat na kapital od 6,5 %. U skladu s točkom 47. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Komisija ocjenjuje je li tijekom cijelog trajanja ugovora isplaćivana prekomjerna naknada. Za razdoblje od 2012. do 2018. CIN je primio oko 47 milijuna EUR manje od iznosa izračunanog primjenom metodologije s povratom od 6,5 %. Ta brojka potvrđuje da klauzule o preispitivanju iz nove konvencije ne štite CIN od svih rizika povezanih s pružanjem javne usluge. Naime, iako je opseg javne usluge izmijenjen u kolovozu 2014. (vidi uvodnu izjavu 103.) na zahtjev društva CIN utemeljenog na članku 9. nove konvencije, to nije utjecalo na prenisku naknadu koja se isplaćivala do tog trenutka. Iako su se rezultati poboljšali u nekim od sljedećih godina, povrat na kapital koji je društvo CIN ostvarilo za cijelo razdoblje (do 2018.) iznosio je samo oko 3,4 % ([118]) umjesto stope od 6,5 % koju je Italija prvotno predvidjela.

([116]) Ona konkretno obuhvaća društva Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV i Caronte & Tourist. Društva bivše grupe Tirrenia (npr. Caremar, Toremar) isključena su iz referentne skupine.

([117]) Komisija podsjeća na to da je 2009. bila zadnja godina u kojoj je društvo Tirrenia poslovalo u uobičajenim uvjetima (tj. nad njim još nije bio pokrenut postupak izvanredne uprave).

([118]) Ukupni iznos naknade koji je CIN primio tijekom razdoblja od 2012. do 2018. jednak je neto trošku nastalom u okviru pružanja javne usluge, uključujući povrat na kapital od približno 3,4 %.

Tablica 6.

Neto trošak javne usluge koju pruža CIN za razdoblje od 2012. do 2018.

(EUR)

Javne usluge društva CIN	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	Sveukupno
Ukupni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Ukupni troškovi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Neto trošak javne usluge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Povrat na kapital (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Prihvatljivi iznos naknade	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Stvarni iznos naknade	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Prekomjerni/ nedovoljni iznos naknade	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 47 450 022

(365) Komisija nadalje pozitivnim ocjenjuje činjenicu da se novom konvencijom od društva CIN zahtijeva da svake godine Ministarstvu prometa pošalje svoje izvješće uprave (podijeljeno po linijama i s ovjerom neovisnog revizora) kako bi Ministarstvo moglo provjeriti je li isplaćena prekomjerna naknada. To je još jedan način kojim se osigurava da CIN ne može ostvariti korist od prekomjerne naknade. Budući da se u toj računovodstvenoj dokumentaciji pravi i razlika između linija na kojima se prometuje na temelju sustava javnih usluga i onih na kojima se prometuje na komercijalnoj osnovi, unakrsno subvencioniranje potonjih djelatnosti isključeno je. Talijanska tijela dostavila su i ta izvješća uprave za razdoblje od 2012. do 2018., što je Komisiji omogućilo da provede izračune iz tablice 6.

(366) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da naknada za pružanje javne usluge plaćena društvu CIN ne premašuje iznos nužan za pokrivanje troškova koji su nastali pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit. Točnije, Komisija smatra da se premija rizika od 6,5 % predviđena Direktivom CIPE-a mora ocijeniti u kombinaciji s najvećim iznosom naknade utvrđenim u Zakonu iz 2009. Imajući to na umu, povrat na kapital koji je CIN mogao očekivati sa stajališta *ex ante* perspektive bio je u skladu s rizicima koje je snosio pri pružanju javnih usluga na temelju nove konvencije. Stoga su otklonjene Komisijine sumnje u pogledu usklađenosti s trećim uvjetom iz presude Altmark.

(367) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova i mogućoj prekomjernoj naknadi koja bi iz njega mogla proizaći, Komisija je iznijela stajalište navedeno u nastavku. Italija je tvrdila da bi svaka moguća financijska prednost na temelju prioriteta u pogledu vezova bila ograničena (vidjeti uvodnu izjavu 191.). Zbog toga bi i rizik od prekomjerne naknade koji proizlazi iz te mjere bio ograničen. Osim toga, u slučaju da bi se tom mjerom smanjili operativni troškovi ili povećali prihodi pružatelja javne usluge, ti bi se učinci u potpunosti odrazili u internojračunovodstvenoj dokumentaciji prijevoznika. Komisijinom prethodnom analizom (vidjeti uvodnu izjavu 364.) potvrđeno je da CIN u razdoblju od 2012. do 2018. nije primio prekomjernu naknadu. Stoga Komisija zaključuje da je i prioritet u pogledu vezova u skladu s trećim kriterijem iz presude Altmark.

7.1.3.4. Četvrti kriterij iz presude Altmark

(368) Četvrti kriterij iz presude Altmark ispunjen je ako je primatelj naknade za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa odabran na temelju natječajnog postupka koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi uslugu od općeg gospodarskog interesa mogao pružiti po najmanjem trošku za zajednicu ili, u suprotnom, ako je naknada izračunana upućivanjem na troškove učinkovitog poduzetnika.

(369) U skladu s točkom 63. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa najjednostavniji način na koji javna tijela mogu ispuniti četvrti kriterij iz presude Altmark jest da provedu otvoren, transparentan i nediskriminirajući postupak javne nabave u skladu s Direktivom 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([119]) („Direktiva 2004/17/EZ") i Direktivom 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([120]) („Direktiva 2004/18/EZ").

(370) Nadalje, u točki 65. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa navodi se da je na temelju sudske prakse Suda u postupku javne nabave postojanje državne potpore isključeno samo ako postupak omogućuje odabir ponuditelja sposobnog za pružanje usluge po „najnižoj cijeni za zajednicu".

(371) Komisija primjećuje da je u ovom slučaju natječajni postupak proveden prije stupanja na snagu Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([121]) (koja se primjenjuje na ugovore o javnoj nabavi dodijeljene za pružanje usluga pomorskog prijevoza) i Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([122]). U to su se vrijeme primjenjivale Direktiva 2004/17/EZ i Direktiva 2004/18/EZ. Međutim, Direktiva 2004/17/EZ ne primjenjuje se na usluge pomorskog prijevoza, kao što su one koje pruža društvo Tirrenia. Naime, u članku 5. Direktive 2004/17/EZ jasno se navodi da su u njezino područje primjene uključene samo usluge prijevoza željeznicom, automatiziranim sustavima, tramvajem, trolejbusom, autobusom ili žičarom.

(372) Ugovori o javnoj nabavi koje sklapaju javni naručitelji u kontekstu svojih uslužnih djelatnosti za pomorski, obalni ili riječni prijevoz umjesto toga pripadaju području primjene Direktive 2004/18/EZ na temelju njezine uvodne izjave 20. Međutim, usluge prijevoza vodenim putovima navedene su i u Prilogu II.B toj direktivi, što znači ([123]) da podliježu samo njezinom članku 23. i članku 35. stavku 4. To znači da na temelju Direktive 2004/18/EZ ugovor o javnoj nabavi usluga pomorskog prijevoza podliježe samo obvezama povezanima s tehničkim specifikacijama (članak 23.) i obvezi objave obavijesti o dodjeli ugovora (nakon dodjele ugovora, odnosno na kraju, a ne na početku postupka dodjele: članak 35. stavak 4.). Sva ostala pravila propisana Direktivom 2004/18/EZ, uključujući odredbe o sadržaju obavijesti koje se objavljuju (članak 36. stavak 1.) i odredbe o kriterijima za odabir (članci od 45. do 52.), ne primjenjuju se na ugovore o javnoj nabavi usluga pomorskog prijevoza.

(373) Nadalje, Direktiva 2004/18/EZ ni u kojem se slučaju ne primjenjuje na koncesije za usluge kako su definirane u njezinu članku 1. stavku 4. ([124]) Komisija navodi da se na koncesije za usluge od određenog prekograničnog interesa ipak primjenjuju opća načela transparentnosti i jednakog postupanja iz Ugovora.

(374) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da se Direktiva 2004/18/EZ može primjenjivati samo u slučaju ugovora o javnoj nabavi, ali ne i kad se on odnosi na koncesiju za usluge. Osim toga, budući da se ovaj predmet odnosi na usluge prijevoza vodenim putovima, bili bi primjenjivi samo neki zahtjevi iz te direktive. U tom kontekstu Komisija smatra da se ne može osloniti samo na usklađenost s direktivama o javnoj nabavi kako bi dokazala da je ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark. Zbog toga Komisija u nastavku ocjenjuje je li natječajni postupak koji je primijenila Italija bio konkurentan, transparentan i nediskriminirajući. Za potrebe te ocjene Komisija će se osloniti na relevantne smjernice utvrđene u njezinoj Komunikaciji o pojmu potpore ([125]) (posebno u njezinoj točki 89. i dalje).

([119]) Direktiva 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 134, 30.4.2004., str. 1.).

([120]) Direktiva 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (SL L 134, 30.4.2004., str. 114.).

([121]) Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

([122]) Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

([123]) U skladu s člankom 21. Direktive 2004/18/EZ.

([124]) Članak 1. stavak 4. Direktive 2004/18/EZ glasi: „Koncesija za usluge' je ugovor istoga tipa kao i ugovor o javnim uslugama, a razlikuje se samo u činjenici da se naknada za pružanje usluga sastoji ili samo od prava na iskorištavanje usluga, ili od tog prava zajedno s plaćanjem."

([125]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.).

Konkurentna i transparentna priroda natječajnog postupka

(375) U točki 90. Komunikacije o pojmu potpore navodi se da natječajni postupak mora biti konkurentan ([126]) da bi se omogućilo svim zainteresiranim i kvalificiranim ponuditeljima da sudjeluju u postupku. Nadalje, u skladu s točkom 91. te komunikacije, postupak mora biti transparentan da bi se svim zainteresiranim ponuditeljima omogućilo da ih se na jednak način i odgovarajuće obavješćuje u svakoj fazi natječajnog postupka. U toj se točki ističe i da su dostupnost podataka, dovoljno vremena za zainteresirane ponuditelje te jasnoća kriterija za odabir i dodjelu ključni elementi transparentnog postupka odabira te se navodi da natječaj mora biti dovoljno dobro objavljen kako bi ga svi potencijalni ponuditelji mogli uočiti.

(376) Kao uvodnu napomenu Komisija ističe da, unatoč tomu što na temelju talijanskog prava ([127]) izvanredni povjerenik može stupiti u privatne pregovore s potencijalnim stjecateljima, ta mogućnost nije iskorištena u ovom slučaju. U ovom je slučaju prednost dana otvorenom natječaju kako bi se osiguralo da će se poslovni ogranak društva Tirrenia prodati po tržišnoj cijeni, čime bi se ostvario najveći mogući prihod od prodaje. Budući da nisu održani privatni pregovori o privatizaciji poslovnog ogranka društva Tirrenia, otklonjene su sumnje koje je Komisija u pogledu te mogućnosti izrazila u Odluci iz 2011.

(377) U ovom slučaju natječajni postupak pokrenut je objavom poziva na iskaz interesa za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia u jednim međunarodnim i nekoliko nacionalnih novina te na odabranim specijaliziranim internetskim stranicama (vidjeti uvodnu izjavu 70.). U pozivu je „svatko tko može zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza" pozvan na iskazivanje interesa i nisu uvedeni nikakvi dodatni uvjeti. Potencijalne zainteresirane strane imale su i dovoljno vremena (tj. 35 dana) da iskažu svoj interes kako bi mogli sudjelovati u daljnjem postupku. U fazi dubinske analize koja je uslijedila kvalificirani ponuditelji dobili su četiri mjeseca da ocijene sve relevantne informacije kako bi mogli odrediti žele li dostaviti ponudu za poslovni ogranak društva Tirrenia i koliko žele ponuditi.

(378) Komisija navodi da je u pozivu na iskaz interesa bilo jasno navedeno da će se poslovni ogranak društva Tirrenia prodati u skladu s posebnim pravilima postupka na temelju zakona Marzano, i to u izričitu svrhu osiguranja kontinuiteta usluge pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga. Nadalje, u pozivu se upućuje na članak 19.b Uredbe sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009., u kojem se navodi da će se nakon završetka natječajnog postupka sklopiti nova konvencija s kupcem društva Tirrenia. U tom se članku navodi i da trajanje te nove konvencije ne bi bilo dulje od osam godina te se opisuje što bi ona trebala sadržavati. Osim toga, u istom je članku najveći iznos naknade za društvo Tirrenia utvrđen na 72 685 642 EUR godišnje tijekom cjelokupnog trajanja nove konvencije. Konačno, u članku 19.b navodi se i da će stjecatelj društva Tirrenia zadržati prioritet u pogledu vezova na linijama obuhvaćenima javnom uslugom.

(379) Kao što je istaknuto u Odluci iz 2011., poziv na iskaz interesa nije sadržavao konkretne pojedinosti o točnoj imovini koja se prodaje, o kriteriju dodjele i vremenskom rasporedu sljedećih koraka natječajnog postupka. Ipak, Komisija smatra da je natječajni postupak u cjelini bio dovoljno transparentan zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama u nastavku.

(380) Prvo, u pozivu na iskaz interesa navedeno je da ponuditelji moraju moći „zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza". To je bio jedini kriterij za odabir koji je Italija primijenila da bi utvrdila hoće li se zainteresiranim stranama dopustiti da sudjeluju u natječajnom postupku. Iako u pozivu nije navedeno kako ponuditelji mogu dokazati da ispunjavaju taj zahtjev, to je automatski značilo da se mogu upotrijebiti sva odgovarajuća dokazna sredstva ([128]). Komisija nije primila nikakve informacije o tome da je najmanje jedna od pet isključenih zainteresiranih strana zapravo dostavila odgovarajuće dokaze o posjedovanju dostatnih financijskih sredstava da bi se osigurao kontinuitet usluge kako se zahtijeva u pozivu na iskaz interesa. Komisija smatra da je taj kriterij za odabir bio jasan svim zainteresiranim ponuditeljima i da je bio opravdan s obzirom na cilj koji se nastojao ostvariti.

([126]) U bilješci 146. Komunikacije o pojmu potpore Komisija primjećuje da se Sudovi Unije često, u kontekstu državnih potpora, pozivaju na „otvoreni" natječajni postupak. Upotrebom riječi „otvoreni" ipak se ne upućuje na konkretan postupak u skladu s direktivama o javnoj nabavi. Stoga Komisija smatra da se riječ „konkurentan" čini primjerenijom, bez namjere da se odstupa od materijalnih uvjeta utvrđenih u sudskoj praksi.

([127]) Konkretno: Uredba sa zakonskom snagom br. 134 od 28. kolovoza 2008., pretvorena u Zakon br. 166 od 27. listopada 2008.

([128]) Osim toga, kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 373.), članak 36. stavak 1. Direktive 2004/18/EZ nije se primjenjivao na taj natječajni postupak. Stoga Italija zapravo nije bila obvezna u pozivu navesti kriterije za odabir.

(381) Drugo, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 378., upućivanjem na Uredbu sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009. zainteresiranim se stranama jasno dalo do znanja da će se nakon završetku natječajnog postupka sklopiti nova konvencija (s trajanjem od najviše osam godina) i da je iznos naknade za pružanje javne usluge utvrđen na najviše 72 685 642 EUR godišnje. Osim toga, u pozivu na iskaz interesa navedeno je da je cilj bio prodati poslovni ogranak namijenjen pružanju javne usluge. Nadalje, kako je potvrdila Italija, jedanaest strana koje su naposljetku odlučile sudjelovati u fazi dubinske analize imale su na raspolaganju sve relevantne informacije u pogledu opsega prodaje, uključujući nacrt konvencije koju su trebali sklopiti kupac i država. Zahvaljujući tome te su strane mogle odlučiti hoće li dostaviti ponudu i koliko će ponuditi. Komisija ističe da je u postupcima prodaje između privatnih subjekata uobičajena praksa da se poslovno osjetljive informacije stavljaju na raspolaganje tek u fazi dubinske analize. Zbog istog su razloga zainteresirane strane morale potpisati ugovore o povjerljivosti prije nego što su dobile pristup odgovarajućoj dokumentaciji (vidjeti uvodnu izjavu 71.). Na temelju toga Komisija smatra da je na temelju poziva na iskaz interesa ([129]) bilo dovoljno jasno da se prodaja odnosi na poslovni ogranak društva Tirrenia u kombinaciji s novom konvencijom. Nakon što su iskazale interes, strane su dobile pristup svim informacijama koje su im bile potrebne da odluče o tome hoće li dostaviti ponudu.

(382) Treće, s obzirom na vremenski raspored sljedećih faza natječajnog postupka Komisija je iznijela opažanja navedena u nastavku. Zainteresirani ponuditelji koji su ispunili jedini kriterij za odabir dopisom od 10. studenoga 2010. pozvani su na sudjelovanje u dubinskoj analizi. Odgovarajuće pojedinosti o konkretnim sljedećim koracima postupka, a posebno o vremenskom rasporedu postupka i kriterijima za uključivanje u drugu fazu dubinske analize, zatim su dostavljene preostalim zainteresiranim ponuditeljima u dopisu izvanrednog upravitelja od 2. veljače 2011. Komisija smatra da je malo vjerojatno da je izostavljanje tih informacija iz poziva na iskaz interesa ([130]) odvratilo potencijalne ponuditelje od iskazivanja interesa.

(383) Četvrto, Komisija navodi da je na temelju poziva 21 strana izrazila interes za stjecanje poslovnog ogranka društva Tirrenia. Ta 21 strana uključivala je nacionalne, europske i neeuropske subjekte, među kojima su i neki od vodećih talijanskih trajektnih prijevoznika (npr. Grandi Navi Veloci, Moby). Komisija smatra da se time potvrđuje da su svi potencijalni ponuditelji imali priliku iskazati svoj interes za sudjelovanje u natječajnom postupku. U tom kontekstu Komisija ističe da zainteresirane strane nisu morale primjenjivati opterećujuće postupke ni snositi znatne troškove kako bi iskazale svoj interes. Bilo je dovoljno da pošalju dopis u kojem dokazuju svoju sposobnost da zajamče kontinuitet usluge pomorskog prijevoza. Zatim je 16 strana koje su ispunile taj kriterij za odabir pozvano u fazu dubinske analize, a njih 11 odlučilo je u njoj sudjelovati. Tek su nakon te faze strane morale odlučiti žele li dati ponudu i koliko će ona iznositi.

(384) Naposljetku, Komisija je u Odluci iz 2012. navela da nije sigurno jesu li svi potencijalni ponuditelji u ranim fazama natječajnog postupka bili svjesni mogućnosti da se plaćanje dijela kupovne cijene odgodi na razdoblje od nekoliko godina bez primjenjivih kamata. Ta mogućnost nije spomenuta u pozivu na iskaz interesa, no nije ni isključena ([131]). Na temelju toga CIN je dostavio ponudu koja je uključivala plaćanje gotovo polovine kupovne cijene u obrocima. Komisija najprije navodi da, s obzirom na to da je ponuda uključivala ugovor o javnim uslugama s trajanjem od osam godina, odgoda dijela plaćanja tijekom trajanja tog ugovora nije bila neobična. U slučaju ugovora o koncesiji doista je uobičajeno da se naknada za koncesiju plaća u obrocima umjesto da se unaprijed plati u cijelosti. Osim toga, Komisija napominje da je stvarna vrijednost ponude društva CIN, dobivena diskontiranjem odgođenih plaćanja po njihovoj vrijednosti u trenutku prodaje, samo za oko 4 % manja od pune cijene koja bi se bila platila unaprijed. Komisija smatra da je malo vjerojatno da je ta relativno mala razlika utjecala na spremnost uključenih strana da iskažu interes. U tom bi kontekstu trebalo podsjetiti na to da vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia (uključujući novu konvenciju) nije bila poznata kad su strane morale iskazati svoj interes, pa ni mogućnost odgode plaćanja u toj fazi vjerojatno ne bi utjecala na njihovu odluku da sudjeluju u natječajnom postupku. Nadalje,

([129]) Komisija ističe da Italija u pozivu na iskaz interesa nije bila obvezna ni dostaviti detaljan opis točne imovine koja se prodaje i novog ugovora o javnim uslugama jer se članak 36. stavak 1. Direktive 2004/18/EZ nije primjenjivao na taj natječajni postupak.

([130]) Osim toga, budući da se članak 36. stavak 1. Direktive 2004/18/EZ nije primjenjivao na taj natječajni postupak, Italija nije bila obvezna ni u pozivu na iskaz interesa opisati kako će se organizirati sljedeće faze natječajnog postupka.

([131]) Osim toga, Komisija navodi da Italija nije bila obvezna detaljno navesti (moguće) uvjete plaćanja u pozivu jer se članak 36. stavak 1. Direktive 2004/18/EZ nije primjenjivao na taj natječajni postupak.

Komisija ističe da je obvezujuća ponuda društva CIN (uključujući djelomično odgođeno plaćanje) bila dostupna u sobi s podacima te su svi ostali ponuditelji izričito pozvani da dostave bolju ponudu. Unatoč tomu što su imali 16 dana da to učine te su isto tako mogli uključiti odgođeno plaćanje u svoje ponude, nije se javio nijedan drugi ponuditelj. Zbog toga Komisija zaključuje da se ne može smatrati da je mogućnost odgođenog plaćanja (dijela) kupovne cijene negativno utjecala na konkurentnost ili transparentnost natječajnog postupka.

(385) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da je natječajni postupak u cjelini bio konkurentan i transparentan. Konkretno, namjera društva Tirrenia da proda dio poslovanja koji se odnosi na javnu uslugu (tj. poslovni ogranak društva Tirrenia) i s uspješnim ponuditeljem sklopi novu konvenciju s trajanjem od osam godina bila je objavljena na način da su svi mogući ponuditelji na relevantnom regionalnom ili međunarodnom tržištu mogli znati za nju. Nadalje, Komisija uzima u obzir da su potencijalni ponuditelji mogli lako iskazati svoj interes te se u toj fazi nisu morali ni na što obvezati. Pod uvjetom da mogu dokazati da ispunjavaju jedini kriterij za odabir, te su strane dobile pristup svim potrebnim informacijama i dovoljno vremena da odluče hoće li dostaviti ponudu za poslovni ogranak društva Tirrenia i koliko žele ponuditi. Zbog tih razloga Komisija smatra da su otklonjene njezine sumnje da natječajni postupak nije bio dovoljno transparentan zbog mogućih nedostataka u pozivu na iskaz interesa.

Nediskriminirajuća priroda natječajnog postupka i kriterij najviše cijene

(386) U točki 92. Komunikacije o pojmu potpore naglašava se da su nediskriminirajući tretman svih ponuditelja u svim fazama postupka te objektivni kriteriji za odabir i dodjelu utvrđeni prije postupka prijeko potrebni uvjeti da bi se osiguralo da je transakcija koja proizlazi iz toga u skladu s tržišnim uvjetima. Nadalje, u toj točki ističe se da bi, kako bi se zajamčio jednak tretman, kriteriji za dodjelu ugovora trebali omogućiti objektivno uspoređivanje i procjenjivanje ponuda. Konačno, u skladu s točkom 95. Komunikacije o pojmu potpore, kad javna tijela prodaju imovinu, jedini relevantan kriterij za odabir kupca trebala bi biti najviša cijena ([132]), uzimajući u obzir i zahtijevane ugovorne dogovore (npr. jamstvo prodavatelja u odnosu na prodaju).

(387) Kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 380.), u pozivu na iskaz interesa naveden je samo jedan uvjet za odabir, i to da ponuditelji moraju moći „zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza". Od 21 strane koja je iskazala interes, pet ih je isključeno jer je utvrđeno da ne mogu ispuniti taj uvjet (vidjeti i bilješku 36.). Komisija smatra da je jedini primjenjivi kriterij za odabir bio objektivan te da su sve zainteresirane strane o njemu dovoljno jasno obaviještene u pozivu na iskaz interesa.

(388) Onih 16 zainteresiranih ponuditelja koji su ispunili uvjet za odabir zatim je pozvano u fazu dubinske analize, no pet od tih ponuditelja izjavilo je da više nisu zainteresirani. Tijekom faze dubinske analize, koja je trajala četiri mjeseca, 11 preostalih strana dobilo je pristup svim relevantnim informacijama u sobi s podacima (vidjeti uvodnu izjavu 72.), što im je omogućilo da ocijene poslovni ogranak i nacrt nove konvencije koji se prodaju. Stoga su svi ponuditelji dobili iste informacije i s njima se u svakom trenutku jednako postupalo.

(389) Izvanredni upravitelj poslao je 2. veljače 2011. dopis na adrese preostalih jedanaest zainteresiranih ponuditelja, u kojem su detaljno opisani postupak i uvjeti za dostavljanje ponude. Konkretno, u dopisu su jasno navedeni uvjeti prodaje: sastavljanje poslovnog plana za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge kako su definirane u nacrtu konvencije i dostavljanje nužnih jamstava kojima se dokazuje financijska stabilnost ponuditelja. Italija je potvrdila da bi u slučaju primitka više prihvatljivih ponuda jedini kriterij dodjele bila najviša cijena. Komisija navodi da je 29. travnja 2011. izvanredni povjerenik doista zatražio poboljšane ponude od ostalih zainteresiranih strana upravo kako bi se ostvario najveći mogući financijski povrat od prodaje.

([132]) Vidjeti presudu Općeg suda od 28. veljače 2012., *Land Burgenland i Austrija protiv Komisije*, spojeni predmeti T-268/08 i T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, točku 87.

(390) U skladu s navedenim otklonjene su sumnje Komisije iz Odluke iz 2011. da bi Uredba 134/2008 omogućila dodjelu ugovora na temelju drugih kriterija. Sve su strane bile pravilno i jednako obaviještene tijekom različitih koraka natječajnog postupka, što im je omogućilo da dostave ponudu potpuno upoznate s postupkom i zahtjevima. Komisija smatra i da kriterij dodjele omogućuje objektivnu usporedbu i ocjenu ponuda.

Odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN

(391) Komisija je u Odluci iz 2012. navela da je stvarna vrijednost ([133]) kupovne cijene koju je ponudio CIN niža od tržišne vrijednosti koju je odredio stručnjak kojeg je imenovalo nadležno ministarstvo. Međutim, u predmetu *Land Burgenland* Sud je presudio da se, kada javno tijelo prodaje poduzetnika koji je u njegovu vlasništvu putem otvorenog, transparentnog i bezuvjetnog postupka javnog nadmetanja, može pretpostaviti da tržišna cijena odgovara najvišoj (obvezujućoj i vjerodostojnoj) ponudi, bez potrebe za tim da se pri provjeri tržišne cijene primijene druge metode procjene vrijednosti, kao što su neovisna stručna mišljenja ([134]). Nadalje, čak i najviša ponuda podnesena u okviru nepropisnog postupka javnog nadmetanja zbog nezakonitih uvjeta svejedno može odgovarati tržišnoj cijeni ako nepravilnosti uvjeta javnog nadmetanja nisu utjecali na iznos te ponude na način da su je snizili ([135]).

(392) Komisija navodi da se, s obzirom na to da je u ovom slučaju cijena koju je platio CIN ishod otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg natječajnog postupka, može pretpostaviti da ta cijena odgovara tržišnoj. Stoga nije potrebno uspoređivati tu cijenu s procijenjenim vrijednostima neovisnih stručnjaka koje su imenovale Italija i Komisija. Nadalje, Komisija se slaže s Italijom (vidjeti uvodnu izjavu 176.) da su neovisni stručnjaci nužno morali iznijeti određene pretpostavke pa bi dobivene procjene vrijednosti u svakom slučaju trebalo pažljivo tumačiti. Naposljetku, kako je napomenuo CIN (vidjeti uvodnu izjavu 236.), najmanje jedan potencijalni podnositelj ponude za poslovni ogranak društva Tirrenia naveo je da je cijena koju je odredio neovisni stručnjak kojeg je imenovala Italija previsoka. Iako je riječ o nepotkrijepljenim dokazima, njima se potvrđuje da stručne procjene ne moraju uvijek odgovarati tržišnoj vrijednosti koju subjekti na tržištu određuju u okviru natječajnog postupka.

(393) Radi cjelovitosti Komisija smatra da je odgoda plaćanja i ekonomski opravdana. Naime, kako je istaknuo CIN (vidjeti uvodnu izjavu 240.), odgođeno plaćanje povezano je s prirodom predmeta prodaje, koji obuhvaća poslovni ogranak čija stvarna vrijednost ovisi (kako je potvrdilo društvo Banca Profilo, vidjeti odjeljak 2.3.3.4. i uvodnu izjavu 240.) o stvarno plaćenim iznosima naknade propisanima u novoj konvenciji tijekom razdoblja od osam godina. Stoga se odgođeno plaćanje (dijela kupovne cijene) isto tako može smatrati logičnom posljedicom prirode imovine (posebno ugovora o javnim uslugama i povezane naknade) za koju je raspisan natječaj.

(394) Komisija na temelju prethodno navedenog zaključuje da su otklonjene njezine sumnje u pogledu odgode plaćanja dijela kupovne cijene.

Pružanje usluga po najnižoj cijeni za zajednicu

(395) U ovom je slučaju natječaj raspisan za novu konvenciju u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i uz primjenu određenih uvjeta u pogledu razine radne snage, a ne samo za novu konvenciju. Komisija je u Odluci iz 2012. zauzela privremeno stajalište da bi ponuditelji koji su već imali odgovarajuća plovila i posadu imali manje troškove da nisu morali preuzeti dio kapitalne imovine i zaposlenika društva Tirrenia. Komisija je stoga zauzela privremeno stajalište da bi raspisivanje natječaja za novu konvenciju bez obveze preuzimanja plovila i posade društva Tirrenia potrebnih za pružanje javne usluge dovelo do manjeg troška za zajednicu.

([133]) Dobivena diskontiranjem odgođenih plaćanja po njihovoj vrijednosti u trenutku prodaje.

([134]) Vidjeti presudu Suda od 24. listopada 2013., *Land Burgenland protiv Komisije*, spojeni predmeti C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točke od 94. do 95.

([135]) Vidjeti presudu Suda od 24. listopada 2013., *Land Burgenland protiv Komisije*, spojeni predmeti C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točku 96.

(396) Budući da je društvo Tirrenia bilo veliko društvo pod izvanrednom upravom, općim nacionalnim pravom ([136]) od njegova se stjecatelja zahtijevalo da tijekom razdoblja od dvije godine zadrži istu razinu osoblja potrebnu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge kako je utvrđeno u poslovnim planovima društva Tirrenia. U tom se kontekstu ugovorom o prijenosu poslovnog ogranka od društva CIN zahtijeva da ponudi radno mjesto (na temelju novih ugovora) bivšim zaposlenicima društva Tirrenia i suzdrži se od otpuštanja ([137]) na razdoblje od dvije godine. Komisija najprije primjećuje da se taj zahtjev temelji na pravnoj obvezi, koju talijanska tijela nisu mogla zanemariti pri pripremi prijenosa poslovnog ogranka, te da je ta obveza vremenski ograničena, tj. na dvije godine. Komisija navodi i da će poslovni ogranak društva Tirrenia nastaviti pružati javne usluge na temelju obveza pružanja javne usluge utvrđenih u novoj konvenciji. U tom je smislu Italija navela da će CIN preuzeti samo onu posadu i administrativno osoblje potrebne za kontinuirano pružanje javne usluge. Nadalje Italija je tvrdila da bi CIN morao poštovati te minimalne razine radne snage neovisno o uvjetima u pogledu radne snage. S obzirom na to da bi se troškovi zaposlenika pokrili naknadom isplaćenom društvu CIN na temelju nove konvencije, Komisija smatra da obveza zadržavanja broja zaposlenika u praksi nije opterećujuća za CIN. Stoga nije vjerojatno da je zbog te obveze smanjena prodajna cijena poslovnog ogranka i na taj način nije mogla nastati prednost za CIN. Osim toga, to je rješenje bilo korisno i za društvo Tirrenia (a time i za Italiju kao njegova vlasnika) jer ono ne bi moralo plaćati troškove otpremnina za zaposlenike koje je CIN ponovno zaposlio. Komisija navodi da je društvo Ecorys procijenilo da bi ukupni trošak otpremnina za sve zaposlenike društva Tirrenia iznosio najmanje 35 milijuna EUR.

(397) Povezivanjem imovine poslovnog ogranka društva Tirrenia s novim ugovorom o javnim uslugama ([138]) na stjecatelja se automatski primjenjuje zahtjev u pogledu osiguranja kontinuiteta javne usluge te mu se dodjeljuje prioritet u pogledu vezova. Komisija najprije navodi da je samo imovina potrebna za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge povezana s ugovorom o javnim uslugama. Sva ostala imovina (uključujući, na primjer, nekretnine, šest brodova i umjetničku zbirku) prodana je u okviru zasebnih natječajnih postupaka. Drugo, Komisija smatra da povezivanje imovine poslovnog ogranka društva Tirrenia s novim ugovorom o javnim uslugama nije dovelo do niže cijene od one koja bi se postigla da su imovina i ugovor zasebno prodani, i to zbog sljedećih razloga:

— kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 164.), izvanredni upravitelj društva Tirrenia organizirao je zasebne natječajne postupke za prodaju šest brodova koji su prometovali samo na linijama koje nisu bile obuhvaćene obvezama pružanja javne usluge. Od tih šest brodova samo se jedan mogao prodati ponuditelju koji ga je namjeravao i dalje upotrebljavati u svrhe prijevoza. Ostalih pet brodova moglo se prodati samo u svrhu rastavljanja. Nadalje, u ožujku 2011. brodski brokeri ([139]) od kojih se tražilo da utvrde vrijednost brodova društva Tirrenia istaknuli su da je gospodarska kriza imala znatan učinak, koji je doveo do smanjenja vrijednosti brodova i viška plovila na tržištu. Zbog tih razloga ne čini se vjerojatnim da se svih preostalih 18 brodova društva Tirrenia moglo prodati za potrebe prijevoza (tj. za veću cijenu od njihove vrijednosti metalnog otpada). Komisija smatra da je povezivanje tih brodova s ugovorom o javnim uslugama omogućilo dobivanje više cijene ([140]) za brodove društva Tirrenia jer bi u zamjenu za prometovanje brodovima na linijama obuhvaćenima javnom uslugom njihov stjecatelj tijekom razdoblja od osam godina primao naknadu za pružanje javne usluge;

— u Odluci iz 2012. Komisija je istaknula mogućnost da ponuditelji već imaju dovoljno vlastitih brodova i posade te stoga radije ne bi preuzeli brodove i zaposlenike društva Tirrenia. Komisija primjećuje da je CIN, kada je počeo ispunjavati svoje obveze na temelju nove konvencije, imao ukupno 1 239 zaposlenika i 18 brodova (koji su bili dio poslovnog ogranka društva Tirrenia koji je stekao). Komisija smatra da nije vjerojatno da su potencijalni ponuditelji mogli raspolagati tako znatnim resursima koji su bili spremni za (ponovnu) upotrebu u ispunjavanju obveza pružanja javne usluge utvrđenih u novoj konvenciji. To potvrđuje i činjenica da nova

([136]) Člankom 63. stavkom 2. Zakonodavne uredbe 270/1999 zahtijeva se da se svaki potencijalni stjecatelj poslovnog ogranka velikog društva pod izvanrednom upravom mora obvezati da će zadržati razinu radne snage (tj. broj zaposlenika) i nastaviti s poslovnim djelatnostima najmanje dvije godine nakon stjecanja.

([137]) Osim u točno određenim okolnostima.

([138]) Nacrt tog ugovora bio je dostupan svim ponuditeljima u sobi s podacima. Nadalje, njegove glavne odredbe već su utvrđene u članku 19.b Uredbe sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Naime, ako brod još nije na kraju svojeg korisnog vijeka trajanja, njegova vrijednost za potrebe prijevoza veća je od njegove vrijednosti metalnog otpada. U scenariju u kojem se brodovi prodaju zasebno vjerojatno je da bi se barem neki brodovi morali prodati po vrijednosti metalnog otpada. Stoga zahvaljujući povezivanju brodova s ugovorom o javnim uslugama svi brodovi mogu nastaviti ploviti i stoga se mogu prodati po cijeni višoj od njihove vrijednosti metalnog otpada.

konvencija sadržava posebne uvjete (npr. u pogledu kapaciteta) za brodove koji će se upotrebljavati na različitim linijama obuhvaćenima javnom uslugom. Svaki prijevoznik koji je imao potrebne resurse vjerojatno bi ih već bio upotrebljavao na drugim linijama, a njihova upotreba u skladu s novom konvencijom nužno bi dovela do gubitka prihoda od njihove prethodne upotrebe. U tom pogledu Komisija ističe da su i Grimaldi i GNV sudjelovali u natječajnom postupku te da nijedno od tih društava nije Komisiji iznijelo tvrdnju da radije ne bi stekli brodove društva Tirrenia.

(398) Kako bi se potvrdilo da povezivanje nove konvencije s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i uvjetom u pogledu radne snage nisu opterećujući za CIN, Komisija je u okviru službenog istražnog postupka naručila studiju od neovisnog stručnjaka (društva Ecorys). Od društva Ecorys zatraženo je (vidjeti uvodnu izjavu 96. i dalje) da utvrdi tržišnu vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia bez povezanih uvjeta. Društvo Ecorys zaključilo je da bi se, da je poslovni ogranak društva Ecorys prodan bez povezanih uvjeta, a posebno bez povezivanja s novim ugovorom o javnim uslugama za pružanje javne usluge (a time i bez obveze osiguranja kontinuiteta navedene javne usluge), to društvo prodalo po likvidacijskoj vrijednosti, odnosno po cijeni od 303,5 milijuna EUR. Društvo Ecorys taj je zaključak temeljilo na pretpostavci da poslovni ogranak društva Tirrenia ne bi moglo nastaviti s profitabilnim poslovanjem bez naknade za pružanje javne usluge. Društvo Ecorys primijetilo je da je ta likvidacijska vrijednost niža od vrijednosti ostvarene natječajem te je navelo da zbog toga neposredna likvidacija (točnije, prodaja brodova) nije bila održiva alternativa za subjekt u tržišnom gospodarstvu. Nadalje, društvo Ecorys usporedilo je osoblje poslovnog ogranka društva Tirrenia s osobljem nekoliko usporedivih trajektnih prijevoznika te zaključilo da broj zaposlenika i struktura troškova osoblja društva Tirrenia nisu drukčiji od usporedivih društava kad se uzmu u obzir udio troškova rada u ukupnim prihodima te omjer troškova rada i osoblja. Analiza nije pokazala nikakvu veliku razliku između poslovnog ogranka društva Tirrenia i usporedivih društava koja bi mogla upućivati na prevelik broj zaposlenika ili prekomjerne troškove rada. Stoga potencijalni kupac ne bi imao dovoljno manevarskog prostora u pogledu otpuštanja ili zamjene dijela radne snage. Na temelju toga društvo Ecorys zaključilo je da ne postoje elementi kojima bi se dokazalo da je stanje u pogledu radne snage imalo ikakav znatan učinak na vrijednost poslovnog ogranka društva Tirrenia. Komisija stoga zaključuje da povezivanje nove konvencije s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i uvjetom u pogledu radne snage nije moglo sniziti prodajnu cijenu poslovnog ogranka niti je na taj način mogla nastati prednost za CIN.

(399) Ukratko, uvjet zadržavanja broja zaposlenika temelji se na općem nacionalnom pravu, a ne na odluci prodavatelja. Nadalje, taj uvjet nije opterećujući za stjecatelja poslovnog ogranka društva Tirrenia, što je potvrdio i neovisni stručnjak Komisije, društvo Ecorys. Uvjet da se zajamči kontinuitet javne usluge izravna je posljedica povezivanja imovine i obveze pružanja javne usluge te se ne može smatrati da se njime snižava cijena. Naprotiv, kako je prethodno navedeno, zasebna prodaja imovine dovela bi do niže cijene (kako je potvrdilo društvo Ecorys). Nadalje, vrlo je malo vjerojatno da bi neki potencijalni ponuditelji bili zainteresirani za stjecanje ugovora o javnim uslugama bez preuzimanja imovine, s obzirom na velik broj brodova i članova posade potrebnih za pružanje javne usluge. Komisija stoga zaključuje da bi bilo koji prodavatelj u tržišnom gospodarstvu odlučio prodati imovinu poslovnog ogranka društva Tirrenia u kombinaciji s novim ugovorom o javnim uslugama kako bi dobio najvišu cijenu. Na temelju toga Komisija zaključuje da Italija nije uvela uvjete koji bi mogli sniziti cijenu ili koje privatni prodavatelj ne bi zahtijevao. U skladu s navedenim Komisija zaključuje da je otklonjena njezina sumnja da se raspisivanjem natječaja za novu konvenciju u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i uvjetima u pogledu radne snage ne bi mogao postići najmanji trošak za zajednicu.

Pouzdane zaštitne mjere u oblikovanju postupka u kojem je dostavljena samo jedna ponuda

(400) Na temelju prethodno opisane ocjene (vidjeti uvodne izjave od 375. do 399.) Komisija zaključuje da je natječajni postupak bio otvoren, transparentan i nediskriminirajući u skladu s pravilima o javnoj nabavi. Međutim, u točki 68. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa navodi se da se „u slučaju postupaka u kojima je dostavljena samo jedna ponuda ne može smatrati da je taj natječajni postupak dovoljan za postizanje najmanjeg troška za zajednicu”.

(401) U skladu s tim, s obzirom na to da je samo CIN dostavio ponudu u natječajnom postupku za poslovni ogranak društva Tirrenia (koji je uključivao novu konvenciju), takav natječajni postupak obično ne bi bio dovoljan da se osigura nepostojanje prednosti za uspješnog ponuditelja.

(402) Komisija je, međutim, pojasnila stajalište izraženo u točki 68. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u svojem Vodiču o uslugama od općeg gospodarskog interesa ([141]) navodeći da „to ne znači da ne mogu postojati slučajevi u kojima zbog posebno pouzdanih zaštitnih mjera u oblikovanju postupka i postupak u kojem je dostavljena jedna ponuda može biti dovoljan da se osigura pružanje usluge ‚po najmanjem trošku za zajednicu'".

(403) Komisija smatra da su u predmetu koji se ocjenjuje postojale takve zaštitne mjere. Konkretno:

— natječajni postupak organiziran je na način da se poveća interes potencijalnih ponuditelja. Nadalje, ti potencijalni ponuditelji nisu morali primjenjivati opterećujuće postupke ni snositi znatne troškove kako bi iskazali svoj interes. Zbog toga je primljen čak 21 iskaz interesa talijanskih, europskih i neeuropskih subjekata, od čega ih je 16 pozvano u fazu dubinske analize (vidjeti uvodnu izjavu 387.);

— istinsko tržišno natjecanje bilo je moguće do kraja natječajnog postupka. Naime, u fazi podnošenja ponuda ostalo je 11 potencijalnih ponuditelja. Tri ponuditelja (tj. Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. i Marinvest S.r.l.) odlučili su se udružiti pod nazivom CIN i dati obvezujuću ponudu. Komisija smatra da je na temelju njihova profila najmanje pet od preostalih osam potencijalnih ponuditelja vjerojatno moglo (zbog svojeg iskustva i financijskih resursa) dostaviti ponude ili su imali opravdan interes za davanje ponude (npr. već su poslovali u tom sektoru i/ili u Italiji);

— unaprijed je utvrđena najniža cijena na temelju procjene vrijednosti koju je proveo neovisni stručnjak kojeg je imenovala Italija (vidjeti uvodnu izjavu 73.). Ta najniža cijena bila je dostupna na uvid svim potencijalnim ponuditeljima u sobi s podacima i činila je prilično visoku referentnu točku za početne ponude. Kako je prethodno istaknuto (vidjeti uvodnu izjavu 168.), jedan potencijalni podnositelj ponude za poslovni ogranak društva Tirrenia naveo je da je najniža cijena zapravo previsoka. Premda je ta visoka najniža cijena pomogla osigurati da postupak dovede do najmanjeg troška za zajednicu, ona je možda odvratila druge potencijalne ponuditelje od dostavljanja ponude;

— obvezujuća ponuda koju je CIN dostavio 14. travnja 2011. bila je dostupna u sobi s podacima, a izvanredni povjerenik pozvao je dopisom od 2. svibnja 2011. sve ponuditelje koji su uzeti u obzir za fazu dubinske analize da do 12. svibnja 2011. dostave bolju ponudu od one koju je dostavio CIN. Na zahtjev jednog od potencijalnih kupaca izvanredni upravitelj produljio je rok za dostavu boljih ponuda do 19. svibnja 2011. Poziv na dostavljanje boljih ponuda posebno je pouzdana zaštitna mjera kojom se osigurava dobivanje najviše moguće ponude (a time i najmanjeg troška za zajednicu). Nadalje, zahtjev jedne strane za produljenje roka pokazuje da je sve do kraja natječajnog postupka postojalo istinsko tržišno natjecanje.

(404) Komisija smatra da je s obzirom na prethodno navedene zaštitne mjere, uključujući prije svega najnižu cijenu i poziv na podnošenje viših ponuda, natječajni postupak bio dostatan da se osigura pružanje usluge po najmanjem trošku za zajednicu iako je dostavljena samo jedna ponuda. Radi cjelovitosti Komisija navodi da se ovaj slučaj razlikuje od sljedećih slučajeva u kojima je dostavljena samo jedna ponuda:

— u natječajnom postupku za upravljanje brzom vezom za pomorski prijevoz putnika između Messine i Reggo Calabrije samo je društvo Ustica Lines dostavilo ponudu. Međutim, to je društvo bilo i jedino koje je iskazalo interes, pa istinsko tržišno natjecanje nije ni bilo moguće. U tom je predmetu Komisija stoga morala zaključiti da četvrti kriterij iz presude Altmark nije ispunjen i da naknada za pružanje javne usluge čini državnu potporu ([142]). Komisija podsjeća na to da je u predmetu koji se ocjenjuje 21 strana iskazala svoj interes, a 11 ih je sudjelovalo u završnom dijelu natječaja;

— u natječajnom postupku za dodjelu koncesija za distribuciju tiska u Belgiji samo je društvo bpost (postojeći pružatelj te usluge od općeg gospodarskog interesa) dostavilo ponudu. Iako su na početku tri društva iskazala interes za sudjelovanje u natječajnom postupku, jedno se društvo povuklo prije isteka roka za dostavu ponude, a drugo je društvo najavilo da više ne želi dostaviti ponudu (iako je to bilo tri dana nakon što je društvo bpost dostavilo svoju ponudu). Ipak, belgijska tijela tvrdila su da je tijekom natječajnog postupka bilo istinskog

([141]) Vidjeti posebno Komisijin odgovor na pitanje 68. u njezinu radnom dokumentu službi „Vodič za primjenu pravila Unije o državnim potporama, javnoj nabavi i unutarnjem tržištu na usluge od općeg gospodarskog interesa" od 29. travnja 2013. (vidjeti: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf).

([142]) Odluka Komisije u predmetu SA.42710, Usluge od općeg gospodarskog interesa – brza veza za pomorski prijevoz putnika između Messine i Reggo Calabrije – Italija (SL C 40, 2.2.2018., str. 4.).

tržišnog natjecanja i da su postojale dostatne zaštitne mjere kojima bi se osiguralo da će natječaj dovesti do najmanjeg troška za zajednicu. Ipak, Komisija je utvrdila da su u tom slučaju zaštitne mjere bile nedovoljne te zaključila da četvrti kriterij iz presude Altmark nije ispunjen i da naknada za pružanje javne usluge čini državnu potporu ([143]). Dok su talijanska tijela primijenila otvoreni natječajni postupak, belgijska tijela organizirala pregovarački postupak ([144]), koji se u skladu s točkom 66. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa „samo u iznimnim slučajevima može smatrati dovoljnim za ispunjavanje četvrtog kriterija iz presude Altmark". Komisija navodi da su, osim te važne razlike, i zaštitne mjere u predmetu bpost bile potpuno drukčije od onih u predmetnom slučaju. Konačno, treba napomenuti da je u predmetu bpost postojećem pružatelju usluga od općeg gospodarskog interesa dodijeljen ugovor nakon što je dostavio jedinu ponudu, a postojao je samo jedan mogući konkurentni ponuditelj. U predmetu koji se ocjenjuje ugovor je dodijeljen ponuditelju koji nije bio povezan s postojećim pružateljem usluga od općeg gospodarskog interesa te je bilo nekoliko vjerodostojnih mogućih konkurentnih ponuditelja i primjenjivale su se prethodno navedene zaštitne mjere. Zbog tih razloga Komisija zaključuje da okolnosti u predmetu bpost nisu usporedive s onima u ovom predmetu.

(405) Nadalje, Komisija navodi da se natječajni postupak primijenjen za prodaju poslovnog ogranka društva Tirrenia znatno razlikuje od postupka odabira pružatelja usluga brodskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike ([145]) („predmet SNCM"), i to na sljedeće načine:

— francuska tijela delegirala su javne usluge na temelju pregovaračkog postupka s prethodnom objavom. U skladu s točkom 66. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa takav se postupak „samo u iznimnim slučajevima može smatrati dovoljnim za ispunjavanje četvrtog kriterija iz presude Altmark". S druge strane, talijanska tijela primijenila su otvoreni natječajni postupak;

— iako su u predmetu SNCM dostavljene dvije ponude, jedna je ponuda odbijena na temelju jednog kriterija za odabir. Stoga se te dvije ponude nisu čak ni usporedile s obzirom na sadržaj kako bi se utvrdilo koja je ekonomski najpovoljnija. Iako su doista dostavljene dvije ponude, to nije bilo dovoljno da se zajamči učinkovito tržišno natjecanje. Međutim, u natječajnom postupku za društvo Tirrenia 11 strana sudjelovalo je u završnoj fazi i Komisija smatra da je istinsko tržišno natjecanje bilo moguće do kraja postupka (vidjeti uvodnu izjavu 403.) iako je naposljetku samo CIN dostavio ponudu;

— u predmetu SNCM postojeći pružatelj usluge, grupa SNCM/CMN, isto je tako sudjelovao u natječajnom postupku te je imao znatnu konkurentsku prednost jer je već posjedovao brodove koji ispunjavaju tehničke zahtjeve predviđene u ugovoru o delegiranju javnih usluga. To je bilo ključno jer su ti zahtjevi podrazumijevali izgradnju posebnih brodova sličnih nekima od plovila SNCM-a. To je mogućim zainteresiranim ponuditeljima značilo velik trošak. U predmetu koji se ocjenjuje postojeći prijevoznik, društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom, nije dostavio ponudu niti ju je mogao dostaviti, a uspješni ponuditelj nije bio povezan s postojećim prijevoznikom. Budući da je natječaj uključivao brodove koji ispunjavaju tehničke zahtjeve za pružanje javne usluge, nijedan od mogućih ponuditelja nije imao konkurentsku prednost u odnosu na ostale;

— nadalje, u predmetu SNCM Komisija je smatrala da će vrlo kratko razdoblje (tj. kraće od mjesec dana) od datuma dodjele ugovora o delegiranju javnih usluga do datuma početka pružanja usluga vjerojatno biti znatna prepreka za ulazak novih sudionika. Komisija navodi da je u predmetu Tirrenia prošlo više od godine dana od zaključenja natječajnog postupka do trenutka kad je CIN počeo pružati javne usluge.

(406) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da je u ovom predmetu ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.

(407) S obzirom na to da su kumulativno ispunjena četiri uvjeta koja je Sud utvrdio u predmetu Altmark, Komisija zaključuje da dodjelom nove konvencije u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i prioritetom u pogledu vezova društvu CIN, uključujući odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN, ne nastaje gospodarska prednost za CIN.

([143]) Odluka Komisije u predmetu SA.42366, Naknade za pružanje javne usluge isplaćene društvu bpost u razdoblju od 2016. do 2020. – Belgija (SL C 341, 16.9.2016., str. 5.).

([144]) Članak 30. Direktive 2004/18/EZ, članak 1. stavak 9. točka (a) Direktive 2004/17/EZ.

([145]) Odluka Komisije u predmetu SA.22843, Delegiranje javne usluge na Korzici u razdoblju od 2007. do 2013. društvima SNCM i CMN (SL L 220, 17.8.2013., str. 20.).

7.1.3.5. Zaključak

(408) Budući da nisu ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da dodjela nove konvencije u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i prioritetom u pogledu vezova društvu CIN, uključujući odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN, ne čini državnu potporu u korist društva CIN.

7.1.4. *Mjere utvrđene zakonom iz 2010.*

(409) Komisija je u Odluci iz 2011. zauzela privremeno stajalište da sve mjere utvrđene Uredbom sa zakonskom snagom 125/2010, koja je uz izmjene pretvorena u Zakon iz 2010., čine državnu potporu u korist društava bivše grupe Tirrenia jer su korisnici mogli upotrijebiti te mjere kako bi pokrili potrebe za likvidnošću i time poboljšali svoj ukupni financijski položaj.

(410) Na temelju informacija koje je dobila u okviru službenog istražnog postupka Komisija zaključuje da bi tri mjere trebalo zasebno ocijeniti.

7.1.4.1. Moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti

(411) Državna sredstva: predmetna sredstva dodijelila je država iz vlastitog proračuna (vidjeti uvodnu izjavu 109.) i njihova upotreba za potrebe likvidnosti omogućena je Zakonom iz 2010. Mjera se stoga može pripisati državi i dodijeljena je putem državnih sredstava.

(412) Selektivnost: predmetna mjera odobrena je samo društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia, te je stoga selektivna. Radi cjelovitosti Komisija ističe da ta mjera nije odobrena društvu CIN.

(413) Gospodarska prednost: Komisija navodi da je društvo Tirrenia primilo iznos od oko 12 051 900 EUR za provedbu nadogradnji brodova nužnih za usklađivanje s međunarodnim sigurnosnim normama te je na temelju Zakona iz 2010. moglo privremeno upotrijebiti ta sredstva za potrebe likvidnosti (vidjeti uvodnu izjavu 109.). Kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 110.), dio tih sredstava (tj. iznos od 4 657 005,35 EUR) upotrijebila je banka Banca Carige za prijeboj dvaju dugova koje je društvo Tirrenia imalo prema njoj. Osim toga, talijanska tijela potvrdila su (vidjeti uvodnu izjavu 192.) da je društvo Tirrenia od tih sredstava zapravo upotrijebilo samo iznos od 630 600 EUR za nadogradnju broda Clodia. Preostali iznos od 11 421 300 EUR nije iskorišten za plaćanje nadogradnji niti je vraćen državi. Naposljetku je novi vlasnik poslovnog ogranka društva Tirrenia (tj. CIN) preostale nadogradnje morao platiti vlastitim sredstvima (ta obveza u iznosu od 11 421 300 EUR isto je tako uzeta u obzir u procjeni vrijednosti koju je pripremilo društvo Banca Profilo). Italija nije dokazala da su ta likvidnosna sredstva odobrena po tržišnim uvjetima. Nadalje, društvo Tirrenia nije vratilo likvidnosna sredstva niti ih je upotrijebilo za njihovu prvotnu namjenu (tj. za plaćanje nadogradnji brodova), osim iznosa od 630 600 EUR upotrijebljenog za nadogradnju broda Clodia. Budući da uobičajeni subjekt na tržištu ne bi mogao ostvariti korist od takve mjere, Komisija smatra da je njome nužno nastala gospodarska prednost za društvo Tirrenia.

(414) Utjecaj na trgovinu: zbog razloga utvrđenih u uvodnim izjavama od 310. do 311. Komisija smatra da odobravanje te mjere u korist društva Tirrenia može utjecati na trgovinu u Uniji i narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu.

(415) Zaključak: Komisija zaključuje da upotreba iznosa od 11 421 300 EUR, izvorno namijenjenog za nadogradnju brodova, za potrebe likvidnosti društva Tirrenia kako je omogućeno Zakonom iz 2010. čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.1.4.2. Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije

(416) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 111., u skladu s člankom 1. Zakona iz 2010. određene radnje i postupci u okviru privatizacije grupe Tirrenia kako su opisani u članku 19.b stavcima od 1. do 15. Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, uz izmjene pretvorene s izmjenama u Zakon iz 2009., oslobođeni su od svih poreza koji se obično plaćaju za te radnje i postupke.

(417) Komisija najprije navodi da se moraju ocijeniti dva odvojena prijenosa: 1. prijenos bivših društava kćeri društva Tirrenia, odnosno društava Caremar, Saremar i Toremar, s društva Tirrenia (sada pod izvanrednom upravom) na regije Kampaniju, Sardiniju i Toskanu; i 2. prijenos poslovnog ogranka društva Tirrenia s društva Tirrenia pod izvanrednom upravom na CIN. Porezna izuzeća konkretno se odnose na pristojbu za upis u registar, pristojbe za upis u zemljišne knjige i upis hipoteke, biljege (zajedno „neizravni porezi"), PDV i porez na dobit trgovačkih društava. Korisnici te mjere potpore bili bi prodavatelj, kupac ili oboje.

(418) Komisija kao prvo prihvaća da prijenosi na regije nisu podlijegali obvezi plaćanja poreza na dobit trgovačkih društava (jer nisu plaćene nikakve naknade) i PDV-a (koji se u skladu s nacionalnim pravom ne primjenjuje na takve transakcije). Kad je riječ o neizravnim porezima, poreze koje su na temelju nacionalnog prava trebali platiti samo stjecatelji trebale su platiti regije koje su u ovom slučaju djelovale u okviru nadležnosti za pružanje javne usluge, tj. kao javni subjekti. Zbog toga se ne smatra da se bave gospodarskom djelatnošću. Stoga se nijedno od prethodno navedenih poreznih izuzeća neće dalje ocjenjivati u ovoj Odluci.

(419) Komisija navodi i da, s obzirom na to da se na transakcije kao što je prodaja poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN ne primjenjuje PDV ([146]), poreznim izuzećem nije mogla nastati prednost za društvo Tirrenia povezana s PDV-om. Nadalje, Komisija primjećuje da se u kupoprodajnom ugovoru za poslovni ogranak društva Tirrenia jasno navodi da kupac, odnosno CIN, mora snositi sve poreze, pristojbe i javnobilježničke troškove povezane s transakcijom, bez upućivanja na oslobođenja od tih poreza koja bi se primjenjivala na CIN. Stoga Komisija zaključuje da CIN nije mogao ostvariti korist od te mjere. Zbog tih se razloga nijedno od prethodno navedenih poreznih izuzeća neće dalje ocjenjivati u ovoj Odluci.

(420) S obzirom na prethodno navedeno Komisija će stoga samo ocijeniti je li društvo Tirrenia (pod izvanrednom upravom) bilo izuzeto od plaćanja pristojbe za upis u registar, pristojbi za upis u zemljišne knjige i upis hipoteke te biljega („neizravni porezi") za oba prijenosa te od plaćanja poreza na dobit trgovačkih društava za prihode od prijenosa poslovnog ogranka društva Tirrenia na CIN.

(421) Državna sredstva: porezno izuzeće po svojoj definiciji podrazumijeva odricanje od državnih sredstava. Nadalje, s obzirom na to da su ta izuzeća odobrena Zakonom iz 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 111. točku (b)), ona se mogu i pripisati državi.

(422) Selektivnost: budući da su porezna izuzeća odobrena samo za postupke i radnje povezane s privatizacijom bivše grupe Tirrenia, ona su selektivna. Italija nije ni tvrdila ni dokazala da porezna izuzeća nisu selektivna.

(423) Gospodarska prednost: kad je riječ o neizravnim porezima, društvo Tirrenia bilo je oslobođeno njihova plaćanja za postupke i radnje povezane s dvama prijenosima opisanima u uvodnoj izjavi 416. (prijenos na regije i na CIN) i stoga je dobilo gospodarsku prednost koja odgovara iznosu poreza koji se obično plaćaju za te vrste postupaka i radnji u skladu s nacionalnim pravom.

(424) Osim toga, kad je riječ o prijenosu poslovnog ogranka društva Tirrenia na CIN, Komisija navodi da je CIN za taj prijenos platio naknadu (u iznosu od 380 100 000 EUR). Prihodi od te transakcije stoga bi obično podlijegali porezu na dobit trgovačkih društava. Oslobođenjem od tog poreza nastaje gospodarska prednost jer bi se prihodi od prodaje imovine ili poduzeća obično uzeli u obzir pri izračunu poreza na dobit trgovačkog društva. Komisija ističe da na taj zaključak ne utječe činjenica da u ovoj fazi još nije moguće utvrditi hoće li društvo Tirrenia u praksi ostvariti koristi od oslobođenja od poreza na dobit jer još nije jasno hoće li se u trenutku potpune likvidacije društva Tirrenia morati platiti porez na dobit ([147]).

([146]) U skladu s Predsjedničkom uredbom br. 633 od 26. listopada 1972. prijenosi vremenski neograničenih djelatnosti ili poslovnih jedinica na drugo društvo ne smatraju se isporukom robe i stoga su oslobođeni od PDV-a.

([147]) Konkretno, u slučaju postupka u slučaju nesolventnosti kao što je onaj koji se odnosi na društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom prihodi se utvrđuju na temelju pravila iz članka 183. Pročišćenog zakona o porezu na dobit. Na temelju te odredbe prihodi nekog poduzetnika u razdoblju od početka stečajnog postupka do njegova zaključenja odgovaraju razlici između imovine poduzetnika na početku i preostale imovine na kraju postupka. Stoga prije kraja postupka nije moguće predvidjeti postojanje porezne obveze i njezin iznos. Budući da likvidacija društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i dalje traje, nije moguće zaključiti hoće li se morati platiti ikakav porez na dobit.

(425) Utjecaj na trgovinu: zbog razloga utvrđenih u uvodnim izjavama od 310. do 311. Komisija smatra da oslobađanje društva Tirrenia od plaćanja određenih poreza kako je prethodno opisano može utjecati na trgovinu u Uniji i narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu.

(426) Zaključak: oslobođenja od i. neizravnih poreza na postupke i radnje povezane s prijenosima društava Caremar, Saremar i Toremar te poslovnog ogranka društva Tirrenia na odgovarajuće stjecatelje; i ii. poreza na dobit trgovačkih društava na prihode od prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN odobrena Zakonom iz 2010. čine državnu potporu u korist društva Tirrenia.

7.1.4.3. Mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za zadovoljavanje potreba za likvidnošću

(427) U odlukama iz 2011. i 2012. Komisija je spomenula mogućnost da društva bivše grupe Tirrenia upotrebljavaju sredstva FAS-a (vidjeti uvodnu izjavu 111. točku (c)) za zadovoljavanje trenutačnih potreba za likvidnošću. Međutim, u okviru službenog istražnog postupka talijanska tijela pojasnila su da sredstva FAS-a nisu zamišljena kao dodatna naknada za društvo Tirrenia (ili bilo koje drugo društvo bivše grupe Tirrenia). Umjesto toga ta su sredstva bila dostupna da bi se dopunila proračunska sredstva predviđena za plaćanje naknada za pružanje javne usluge društvima bivše grupe Tirrenia ako se ona pokažu nedostatnima. Naime, člankom 1. stavkom 5.b Zakona iz 2010. regijama se omogućilo da upotrebljavaju sredstva FAS-a za financiranje (dijela) redovne naknade za pružanje javne usluge i time osiguraju kontinuitet javnih usluga pomorskog prijevoza. Drugim riječima, ta se mjera odnosi samo na raspodjelu sredstava u talijanskom državnom proračunu za plaćanje naknada za pružanje javne usluge.

(428) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da su sredstva FAS-a samo izvor financiranja koji državi omogućuje plaćanje naknada za pružanje javne usluge (odobrenih na temelju produljene prvotne konvencije) i ne čine mjeru od koje društvo Tirrenia može ostvariti dodatnu korist uz te naknade za pružanje javne usluge. Drugim riječima, moguća upotreba sredstava FAS-a ne čini državnu potporu u korist društva Tirrenia i stoga se neće dalje ocjenjivati u ovoj Odluci.

7.1.5. *Zaključak o postojanju potpore*

(429) Na temelju prethodno opisane ocjene Komisija zaključuje sljedeće:

— naknada društvu Tirrenia za prometovanje na pomorskim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. i prioritet u pogledu vezova na tim linijama obuhvaćenima javnom uslugom za isto razdoblje čine državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i smatraju se novom potporom;

— produljenje potpore za sanaciju od 28. kolovoza 2011. do 18. rujna 2012. čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a;

— dodjela nove konvencije za razdoblje od 18. srpnja 2012. do 18. srpnja 2020. u kombinaciji s poslovnim ogrankom društva Tirrenia i prioritetom u pogledu vezova društvu CIN, uključujući odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN, u skladu je s četiri kriterija iz presude Altmark i stoga ne čini državnu potporu u korist društva CIN u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a;

— upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti društva Tirrenia kako je omogućeno Zakonom iz 2010. čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a;

— oslobođenja od i. neizravnih poreza na prijenose društava Caremar, Saremar i Toremar na regije Kampaniju, Sardiniju i Toskanu te poslovnog ogranka društva Tirrenia na CIN; i ii. poreza na dobit trgovačkih društava na prihode od prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN odobrena Zakonom iz 2010. čine državnu potporu u korist društva Tirrenia; i

— mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za zadovoljavanje potreba za likvidnošću, kako je utvrđena Zakonom iz 2010., ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2. **Zakonitost potpore**

(430) Sve mjere potpore obuhvaćene područjem primjene ove Odluke stupile su na snagu prije službenog odobrenja Komisije. Stoga je te mjere potpore, ako nisu bile izuzete od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ili Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., Italija dodijelila protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a ([148]).

7.3. **Spojivost potpore**

(431) Ako prethodno utvrđene mjere čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, njihova spojivost mora se ocijeniti u odnosu na iznimke navedene u članku 107. stavcima 2. i 3. te članku 106. stavku 2. UFEU-a.

7.3.1. *Produljenje prvotne konvencije između države i društva Tirrenia*

7.3.1.1. Primjenjiva pravila

(432) Kako je već prethodno spomenuto, produljenje prvotne konvencije nakon kraja 2008. provedeno je na temelju uzastopnih pravnih akata navedenih u nastavku:

(a) Uredbom sa zakonskom snagom br. 207 od 30. prosinca 2008., pretvorenom u Zakon br. 14 od 27. veljače 2009., utvrđeno je produljenje prvotnih konvencija od 1. siječnja 2009. do 31. prosinca 2009.;

(b) Uredbom sa zakonskom snagom br. 135 od 25. rujna 2009., pretvorenom u Zakon iz 2009., među ostalim je utvrđeno produljenje prvotnih konvencija od 1. siječnja 2010. do 30. rujna 2010.; i

(c) Uredbom sa zakonskom snagom br. 125 od 5. kolovoza 2010., pretvorenom u Zakon iz 2010., predviđeno je dodatno produljenje prvotnih konvencija od 1. listopada 2010. do kraja postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar.

(433) S obzirom na taj kontekst Komisija navodi da je odobrenje naknade za pružanje javne usluge u okviru prvotne konvencije izdano prije stupanja na snagu Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Međutim, paket o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., odnosno članak 10. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i točka 69. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011., sadržava pravila za njegovu primjenu i na potporu dodijeljenu prije stupanja na snagu paketa o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. 31. siječnja 2012. Konkretno, u članku 10. točki (b) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. propisano je sljedeće:

„svaka potpora koja je stupila na snagu prije stupanja na snagu ove Odluke [tj. prije 31. siječnja 2012.], a nije bila usklađena s unutarnjim tržištem, niti je bila izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom 2005/842/EZ, no ispunjava uvjete utvrđene ovom Odlukom, smatrat će se usklađenom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prethodne prijave."

(434) Kad je riječ o Okviru o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., u njegovim točkama 68. i 69. utvrđeno je da će Komisija primjenjivati načela predviđena tim okvirom na sve prijavljene projekte potpore, neovisno o tome jesu li prijavljeni prije ili nakon početka primjene okvira 31. siječnja 2012., te na sve nezakonite potpore o kojima će odlučivati nakon 31. siječnja 2012., čak i ako je potpora dodijeljena prije 31. siječnja 2012. U potonjem slučaju nisu primjenjive odredbe iz točki 14., 19., 20., 24., 39. i 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

([148]) Talijanska tijela prijavila su samo (vidjeti uvodnu izjavu 4.) naknadu za pružanje javnih usluga odobrenu na temelju nove konvencije, za koju je Komisija utvrdila da ne čini državnu potporu. Nadalje, Italija je tvrdila da je naknada za pružanje javne usluge odobrena društvu Tirrenia na temelju produljenja prvotne konvencije bila spojiva i izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Komisija će u odjeljku 7.3.1. ocijeniti je li to doista bio slučaj.

(435) U skladu s tim, prethodno opisana pravila o primjeni Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. znače da se naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Tirrenia tijekom razdoblja produljenja može ocijeniti na temelju paketa o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Ako su ispunjeni mjerodavni uvjeti iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ili Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., ta mjera potpore spojiva je s unutarnjim tržištem za cijelo razdoblje od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. ([149])

(436) Komisija navodi da su Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005., koja je stupila na snagu 19. prosinca 2005., i Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. primjenjive samo na državnu potporu u obliku naknade za pružanje javnih usluga za pomorske veze s otocima na kojima prosječni godišnji promet tijekom dviju financijskih godina koje su prethodile godini povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne premašuje 300 000 putnika. Međutim, 2007., 2008. i 2009. broj putnika na tri linije od njih dvanaest (tj. Napulj – Palermo, Civitavecchia – Olbia i Genova – Porto Torres) na kojima je društvo Tirrenia prometovalo na temelju produljene prvotne konvencije premašio je prag od 300 000 putnika godišnje ([150]). Stoga za te linije Komisija spojivost naknade za pružanje javne usluge isplaćene društvu Tirrenia na temelju produljenja prvotne konvencije do 18. srpnja 2012. ne može ocijeniti na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ni Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(437) Zbog toga bi za tri linije na kojima prometuje Tirrenia spojivost naknade za pružanje javne usluge isplaćene društvu Tirrenia od 2009. do završetka postupka privatizacije obično bila obuhvaćena područjem primjene Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Međutim, u skladu s točkom 9. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. potpora za pružatelje usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama mora se ocijeniti u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Postupak izvanredne uprave nad društvom Tirrenia pokrenut je 5. kolovoza 2010. te je to društvo 12. kolovoza 2010. proglašeno nesolventnim, što znači da je u trenutku produljenja utvrđenog Zakonom iz 2010. već bilo u teškoćama u smislu točke 10. podtočke (c) Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Stoga je ono bilo pružatelj usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama, barem tijekom dijela razdoblja produljenja (od 12. kolovoza 2010. do njegove prodaje 18. srpnja 2012.).

(438) Smjernice o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. ([151]), koje su na snazi od 1. kolovoza 2014., retroaktivno se primjenjuju na potporu pružateljima usluga od općeg gospodarskog interesa. U tim smjernicama utvrđeno je da se ocjena spojivosti potpore dodijeljene prije 31. siječnja 2012. (datuma stupanja na snagu Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.) pružateljima usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama provodi na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., uz iznimku odredbi iz točaka 9., 14., 19., 20., 24., 39. i 60. ([152]) Stoga se ista pravila primjenjuju za cijelo razdoblje od 1. siječnja 2009. do završetka privatizacije 18. srpnja 2012.

(439) Budući da tri linije društva Tirrenia koje se ocjenjuju nisu obuhvaćene područjem primjene odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. i 2011. te radi sažetosti i učinkovitosti, Komisija će najprije ocijeniti je li naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Tirrenia za prometovanje na svih dvanaest linija za pomorski prijevoz tijekom razdoblja produljenja u skladu s uvjetima iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., uz iznimku uvjeta iz njegovih točaka 9., 14., 19., 20., 24. 39. i 60. Tek će nakon tog prvog koraka Komisija

([149]) Radi cjelovitosti Komisija ističe prijelaznu odredbu iz članka 10. točke (a) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., u skladu s kojom svaki program potpora koji je stupio na snagu prije stupanja na snagu te odluke (odnosno prije 31. siječnja 2012.), a koji je bio spojiv s unutarnjim tržištem i izuzet od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005., nastavlja biti spojiv s unutarnjim tržištem i izuzet od obveze prijave tijekom daljnjeg razdoblja od dvije godine (tj. do 30. siječnja 2014., uključujući taj dan). To znači da će se potpora dodijeljena na temelju takvog programa tijekom razdoblja od stupanja na snagu Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. 19. prosinca 2005. i stupanja na snagu Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. 31. siječnja 2012. smatrati spojivom s unutarnjim tržištem, ali samo od datuma na koji je dodijeljena do 30. siječnja 2014., uključujući taj dan. U svakom slučaju, za potporu dodijeljenu u razdoblju od 31. siječnja 2012. nadalje, prijelazna odredba iz članka 10. točke (a) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije primjenjiva i ocjenu spojivosti treba provesti na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

([150]) Komisija navodi da se na tim linijama tijekom cijele godine prometovalo na temelju sustava javnih usluga, no to se postupno smanjilo na razdoblje izvan sezone, dok se tijekom sezone usluga pruža na komercijalnoj osnovi (vidjeti uvodnu izjavu 34.). Ipak, s obzirom na to da se u Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. i Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. upućuje na „godišnji promet”, Komisija ne može isključiti broj prevezenih putnika kad se usluga pruža na komercijalnoj osnovi, kako predlaže Italija.

([151]) SL C 249 od 31.7.2014., str. 1.

([152]) Vidjeti točku 140. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014.

ocijeniti je li ta ista naknada (samo za devet linija koje ne premašuju prag od 300 000 putnika) možda bila spojiva s unutarnjim tržištem i izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. jer se odnosi na potporu dodijeljenu u razdoblju od 19. prosinca 2005. do 31. siječnja 2012. (vidjeti uvodnu izjavu 432.).

7.3.1.2. Stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa iz članka 106. UFEU-a

(440) U skladu s točkom 12. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „[p]otpora se mora dodijeliti za stvarnu i točno definiranu uslugu od općeg gospodarskog interesa navedenu u članku 106. stavku 2. Ugovora". U točki 13. pojašnjava se da „države članice ne mogu povezati posebne obveze pružanja javne usluge s uslugama koje već pružaju ili koje mogu pružati na zadovoljavajući način i pod uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima. Kad je riječ o tome može li neku uslugu pružati tržište, ocjena Komisije ograničena je na provjeru je li država članica u svojoj definiciji počinila očitu pogrešku, osim ako je u odredbama prava Unije predviđen stroži standard." Konačno, u točki 56. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. upućuje se na „široko diskrecijsko pravo država članica" kad je riječ o prirodi usluga koje bi se moglo smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.

(441) Ocjena stvarne prirode usluga od općeg gospodarskog interesa mora se provesti i s obzirom na Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa (vidjeti vodne izjave 325. i 342.), Uredbu o pomorskoj kabotaži (vidjeti uvodne izjave od 327. do 329.) i sudsku praksu (vidjeti uvodne izjave od 331. do 332.). Stoga Komisija za razdoblje produljenja mora ocijeniti sljedeće:

1. je li postojala **korisnička potražnja;**

2. jesu li tu potražnju mogli zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu nisu utvrdile obvezu (**postojanje tržišnog nedostatka**);

3. je li nalaganje jednostavnih obveza javne usluge bilo nedovoljno da bi se nadoknadio taj nedostatak (**najmanje narušavajući pristup**).

(442) Komisija ističe da je dvanaest linija obuhvaćenih javnom uslugom na kojima je društvo Tirrenia prometovalo u razdoblju produljenja istih dvanaest linija koje su povjerene društvu CIN na temelju nove konvencije. Osim toga, Komisija je već opisala i ocijenila stanje tržišnog natjecanja na tim linijama tijekom razdoblja produljenja. S obzirom na to ocjena u nastavku temeljit će se na odgovarajućim dijelovima prethodno navedene ocjene koja se odnosi na novu konvenciju te sadržavati upućivanja na njih (vidjeti odjeljak 7.1.3.1.).

(443) U tom kontekstu Komisija najprije podsjeća (vidjeti uvodnu izjavu 152.) na to da je Italija uvela obveze pružanja javne usluge utvrđene u prvotnoj konvenciji uglavnom kako bi postigla sljedeće: i. osigurala teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka; i ii. pridonijela gospodarskom razvoju predmetnih otoka redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza. Komisija je već zaključila (vidjeti uvodnu izjavu 334.) da to doista jesu legitimni ciljevi od javnog interesa. Nadalje, zbog prethodno opisanih razloga (vidjeti uvodne izjave od 335. do 336.) Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je usluge prijevoza tereta definirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa.

(444) Na predmetnim linijama uglavnom se bez promjena prometovalo dugo godina, odnosno barem od stupanja prvotne konvencije na snagu. Jedine promjene opsega usluge tijekom razdoblja produljenja u odnosu na situaciju krajem 2008. (kad je prvotna konvencija trebala isteći) odnosile su se na smanjenje broja linija na kojima se prometovalo na temelju sustava javnih usluga. Konkretno:

— linija obuhvaćena javnom uslugom Fiumicino – Arbatax ukinuta je od 2009.;

— linija Fiumicino – Golfo Aranci (na kojoj je društvo Tirrenia prometovalo na komercijalnoj osnovi) ukinuta je od 2009.;

— od 2010. nadalje na liniji obuhvaćenoj javnom uslugom Napulj – Palermo tijekom sezone moralo se prometovati na komercijalnoj osnovi jer je naknada za pružanje javne usluge odobrena samo za prometovanje izvan sezone.

(445) Radi prikaza stvarne potražnje korisnika usluge talijanska tijela dostavila su detaljne statističke podatke iz kojih proizlazi da je 2009., prve godine produljenja, društvo Tirrenia ukupno prevezlo 1 181 768 putnika, 276 391 automobil i gotovo 3 milijuna linearnih metara tereta na 12 linija za mješoviti prijevoz tijekom odgovarajućih razdoblja obuhvaćenih obvezama pružanja javne usluge (tj. izvan sezone za dvije linije). Te su brojke bile nešto niže 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 338.), ali razlika je uglavnom posljedica činjenice da linija Napulj – Palermo od 2010. nadalje više nije bila obuhvaćena opsegom javnih usluga tijekom sezone. Kad se ta razlika uračunala, brojke za 2011. približile su se brojkama za 2009., što dokazuje da je ukupna korisnička potražnja bila znatna i prilično stabilna.

(446) Kao što je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 339.), talijanska tijela dostavila su i detaljne statističke podatke za svaku pojedinu liniju za razdoblje od 2007. do 2018. Komisija je već dokazala (vidjeti tablicu 4.) da je za linijama za mješoviti prijevoz i linijama za prijevoz tereta 2010. postojala znatna korisnička potražnja na svih 12 linija. Ista analiza za 2009. i 2011. ([153]) nije upućivala na to da bi korisnička potražnja za trajektnim uslugama na predmetnim linijama nestala.

(447) Komisija smatra da je iz prethodno navedenih statističkih podataka jasno vidljiva stvarna potražnja za uslugama prijevoza putnika i tereta na svakoj od predmetnih 12 linija obuhvaćenih javnom uslugom. Stoga se može zaključiti da se tim uslugama odgovara na stvarnu korisničku potražnju i stvarne potrebe javnosti.

(448) Kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 342.), Komisija mora ispitati i bi li usluga bila nedostatna kad bi se njezino pružanje prepustilo samom tržištu u kontekstu zahtjeva za pružanje javne usluge koje je država članica uvela na temelju produljenja prvotne konvencije. U točki 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u tom se pogledu navodi da je „ocjena Komisije ograničena na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku”.

(449) Komisija navodi da su tijekom razdoblja od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. na nekim linijama na kojima je društvo Tirrenia moralo prometovati na temelju produljenja prvotne konvencije drugi prijevoznici nudili usluge trajektnog prijevoza, ali ne tijekom cijele godine i uz jednaku učestalost. Komisija je već za svaku od predmetnih linija prethodno ocijenila (vidjeti uvodne izjave od 343. do 348.) jesu li usluge koje pružaju drugi prijevoznici istovjetne onima koje je CIN morao pružati na temelju nove konvencije. Komisija podsjeća na to da se ta ocjena temelji na stanju tržišnog natjecanja na tim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. Budući da su usluge koje CIN mora pružati s obzirom na linije na kojima se prometuje, učestalost i tehničke zahtjeve gotovo istovjetne onima koje je društvo Tirrenia moralo pružati tijekom razdoblja produljenja, Komisijin zaključak (vidjeti uvodnu izjavu 348.) da samo tržište nije bilo dovoljno da bi se zadovoljile potrebe za javnom uslugom vrijedi i za društvo Tirrenia tijekom cijelog razdoblja produljenja. Naime, na nekoliko linija društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik, dok na ostalim linijama usluge koje su pružali drugi prijevoznici nisu bile istovjetne s obzirom na kontinuitet, redovitost, kapacitet i kvalitetu te stoga nisu potpuno zadovoljavale potrebe za javnom uslugom koje je društvo Tirrenia trebalo zadovoljiti na temelju produljene prvotne konvencije.

(450) Konačno, s obzirom na planiranu privatizaciju i kako bi se osigurao kontinuitet javnih usluga koje se pružaju na temelju nove konvencije, Italija je odlučila produljiti tu konvenciju bez izmjena (uz ograničene iznimke opisane u uvodnoj izjavi 444. te mogućnost promjene metodologije određivanja naknade koja se primjenjuje od 2010. nadalje). Komisija prihvaća da se korisnička potražnja (kako je prethodno opisano, vidjeti uvodne izjave od 445. do 446.) nije mogla zadovoljiti uvođenjem obveza pružanja javne usluge primjenjivih na sve prijevoznike koji prometuju na predmetnim linijama. Konkretno, na nekoliko linija društvo Tirrenia bilo je jedini prijevoznik (vidjeti, na primjer, uvodnu izjavu 345.), a gdje to nije bio slučaj, ponuda ostalih prijevoznika nije zadovoljavala (sve) zahtjeve u pogledu redovitosti, kontinuiteta i kvalitete. Nadalje, prometovanjem na većini linija (ako ne i na svima), posebno izvan sezone, nastaju gubici, pa se bez naknade za pružanje javne usluge njima vjerojatno uopće ne bi prometovalo. Društvo Ecorys u svojem je izvješću došlo do sličnog zaključka (vidjeti uvodnu izjavu 98.). Osim toga, Komisija prihvaća da je s obzirom na postupak privatizacije društva Tirrenia produljenje postojećeg ugovora o javnim uslugama bilo jedini način da se zajamči kontinuitet javnih usluga do završetka te privatizacije.

(451) Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je usluge povjerene društvu Tirrenia definirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Sumnje koje je Komisija iznijela u odlukama iz 2011. i 2012. stoga su otklonjene.

([153]) Komisija radi sažetosti u ovu Odluku neće uključiti detaljne podatke.

7.3.1.3. Potreba za aktom o ovlaštenju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade

(452) Kako je navedeno u odjeljku 2.3. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., pojam usluge od općeg gospodarskog interesa u smislu članka 106. UFEU-a znači da je predmetnom poduzetniku na temelju jednog službenog akta ili više njih povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa.

(453) U tim se aktima posebno mora navesti sljedeće:

(a) točna priroda obveze pružanja javne usluge i njezino trajanje;

(b) predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje;

(c) priroda isključivih prava;

(d) parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade;

(e) mehanizmi za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada.

(454) U svojim odlukama iz 2011. i 2012. Komisija je izrazila sumnje u to sadržava li akt o ovlaštenju sveobuhvatan opis prirode obveza pružanja javne usluge društva Tirrenia tijekom razdoblja produljenja. Nadalje, Komisija je istaknula da nije donesen nikakav petogodišnji plan za razdoblje od 2005. do 2008. kako je utvrđeno prvotnom konvencijom. Ipak, Komisija je podsjetila i na to da se različiti elementi ovlaštenja mogu uvrstiti u nekoliko akata, a da se ne dovede u pitanje prikladnost definicije obveza. Tijekom razdoblja produljenja akt o ovlaštenju društva Tirrenia sadržavao je prvotnu konvenciju (kako je s vremenom izmijenjena i produljena), petogodišnje planove, nekoliko *ad hoc* odluka talijanskih tijela, Direktivu CIPE-a i Zakon iz 2009.

(455) U tom kontekstu Komisija najprije napominje da je prvotna konvencija (kako je s vremenom izmijenjena), koja čini srž akta o ovlaštenju društva Tirrenia, bila u potpunosti primjenjiva do završetka privatizacije na temelju niza Uredbi sa zakonskom snagom (vidjeti uvodnu izjavu 432.). U tim se dokumentima navodi da su društvu Tirrenia povjerene obveze pružanja javne usluge do završetka njegove privatizacije.

(456) U skladu s prvotnom konvencijom u petogodišnjim planovima utvrđuju se linije na kojima će se prometovati i luke u koje će se uplovljavati, vrsta i kapacitet plovila koji će se upotrebljavati za predmetne pomorske veze, učestalost usluge i cijene karata koje treba platiti, uključujući subvencionirane cijene karata, posebno za stanovnike otokâ. Iako plan za razdoblje od 2005. do 2008. nije službeno donesen, plan za razdoblje od 2000. do 2004. (prihvaćen Ministarskom uredbom od 20. rujna 2001.) nastavio se primjenjivati uz niz *ad hoc* izmjena (vidjeti uvodnu izjavu 33.) o kojima je odlučivala vlada (obično ministar ili Međuresorna konferencija ([154])). Tim je izmjenama uglavnom s vremenom ograničen opseg obveze pružanja javne usluge (npr. ukidanjem određenih linija, uključujući izmjene opisane u uvodnoj izjavi 444.), dok je većina obveza iz plana za razdoblje od 2000. do 2004. (koji je u potpunosti usklađen s obvezama koje je Italija preuzela u kontekstu Odluke iz 2001.) ostalo na snazi bez izmjena. Stoga su se, osim ako je donesena odluka da se izmijeni određeni element (npr. linija, učestalost, vrsta plovila) plana za razdoblje od 2000. do 2004., odredbe tog plana nastavile primjenjivati u cijelosti tijekom razdoblja od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. Prije 2009. izvorni sustav cijena karata predviđen u prvotnoj konvenciji izmijenjen je nizom naknadnih akata. Međutim, tijekom cijelog razdoblja produljenja nisu izdane nikakve međuministarske uredbe kojima bi se dodatno izmijenile cijene koje naplaćuju društva bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia. Na temelju toga Komisija zaključuje da su obveze pružanja javne usluge koje je društvo Tirrenia moralo ispunjavati tijekom razdoblja produljenja bile dovoljno jasno definirane.

(457) Komisija je već u uvodnim izjavama 239. i 240. Odluke iz 2011. navela da su parametri potrebni za izračun iznosa naknade unaprijed utvrđeni i jasno opisani. Konkretno, za 2009. prvotna konvencija (vidjeti uvodne izjave od 38. do 40.) sadržava sveobuhvatan i precizan popis elemenata troškova koje treba uzeti u obzir te metodologiju izračuna povrata uloženog kapitala za prijevoznika. Za razdoblje od 1. siječnja 2010. do 18. srpnja 2012. odgovarajuća metodologija utvrđena je u Direktivi CIPE-a (vidjeti uvodnu izjavu 41. i dalje). Konkretnije, u Direktivi CIPE-a detaljno su navedeni elementi troškova koji su uzeti u obzir i povrat uloženog kapitala. Konačno, Zakon iz 2009. sadržava najveći iznos naknade od 72 685 642 EUR koji se primjenjuje od 2010. nadalje. Nadalje, u prvotnoj

([154]) Za odluke koje se ocjenjuju tu konferenciju čine Ministarstvo infrastrukture i prometa, Ministarstvo gospodarstva i financija te Ministarstvo gospodarskog razvoja.

konvenciji utvrđeno je da će se naknada isplaćivati u obrocima te da će se osigurati da se naknada temelji na stvarnim troškovima i prihodima nastalima u okviru pružanja javne usluge. Na taj bi se način plaćanje prekomjerne naknade moglo otkriti i lako izbjeći. Gdje je to primjenjivo, država bi mogla zatražiti povrat prekomjerne naknade od društva Tirrenia.

(458) Na temelju toga Komisija smatra da su za razdoblje produljenja prvotne konvencije u aktima o ovlaštenju jasno definirani obveze pružanja javne usluge, trajanje, predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade te mehanizmi za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada, kako se zahtijeva na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

7.3.1.4. Trajanje ovlaštenja

(459) Kako je navedeno u točki 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „trajanje ovlaštenja trebalo bi opravdati upućivanjem na objektivne kriterije, kao što je potreba za amortizacijom neprenosive nepokretne imovine. U načelu, trajanje ovlaštenja ne bi trebalo biti dulje od razdoblja potrebnog za amortizaciju najvažnije imovine potrebne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa."

(460) Italija je tvrdila da je trajanje produljenja u skladu s razdobljem potrebnim za amortizaciju najvažnije imovine koja se upotrebljava za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Konkretno, ukupno trajanje produljene prvotne konvencije iznosi nešto više od 23,5 godina. Brodovi koje društvo Tirrenia upotrebljava za pružanje javne usluge imaju korisni vijek trajanja ([155]) od 30 godina (za trajekte na motorni pogon) odnosno 20 godina (za brze putničke brodove) te se amortiziraju tijekom tog razdoblja. Nadalje, Italija je podsjetila na to da je produljenje od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. bilo nužno da se osigura kontinuitet javne usluge do završetka privatizacije.

(461) Na temelju prethodno navedenih razmatranja Komisija zaključuje da je trajanje ovlaštenja u dovoljnoj mjeri opravdano te da je ispunjen zahtjev iz točke 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

7.3.1.5. Usklađenost s Direktivom Komisije 2006/111/EEZ ([156])

(462) U skladu s točkom 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „potpora se smatra spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora samo ako poduzetnik, ako je primjenjivo, postupa u skladu s Direktivom 2006/111/EZ.

(463) Nadalje, točkom 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. zahtijeva se sljedeće: „Ako poduzetnik obavlja djelatnosti koje su obuhvaćene i djelatnosti koje nisu obuhvaćene opsegom usluga od općeg gospodarskog interesa, u internim izvješćima moraju se odvojeno prikazivati troškovi i prihodi koji se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa i oni koji se odnose na ostale usluge u skladu s načelima utvrđenima u točki 31."

(464) Italija je podsjetila na to da se člankom 4. Odluke iz 2001. od društva Tirrenia zahtijevalo da počne sastavljati zasebnu računovodstvenu dokumentaciju za svaku liniju od 1. siječnja 2001. nadalje. Slično tomu, člankom 1. stavkom 4. Odluke iz 2004. od društva Adriatica (koje je 2004. spojeno s društvom Tirrenia) zahtijevalo se da sastavlja zasebnu računovodstvenu dokumentaciju za svaku od svojih linija od 1. siječnja 2004. nadalje. U kontekstu Odluke iz 2001. i na zahtjev Komisije društvo PricewaterhouseCoopers („PwC") izradilo je studiju na temelju analitičke računovodstvene dokumentacije društva Tirrenia za razdoblje od 1992. do 1999. U tom je kontekstu PwC izdao mišljenje u kojem je potvrdio da je metodologija upotrijebljena za izradu te računovodstvene dokumentacije bila primjerena i u skladu s primjenjivom računovodstvenom praksom. Italija tvrdi da su društva Tirrenia i Adriatica nastavila izrađivati svoju analitičku računovodstvenu dokumentaciju na toj osnovi, što znači da su postupila u skladu sa zahtjevima iz odluka iz 2001. i 2004. Za razdoblje koje se ocjenjuje Italija je kao dokaze dostavila i računovodstvenu dokumentaciju društva Tirrenia po linijama za godine 2009., 2010. i 2011.

([155]) Vidjeti Odluku Međuresorne konferencije od 30. prosinca 2004. Tom je odlukom prvotno predviđeno razdoblje amortizacije produljeno s 20 na 30 godina za trajekte na motorni pogon i s 15 na 20 godina za brze putničke brodove.

([156]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).

(465) Kad je riječ o 2012., CIN je počeo sastavljati računovodstvenu dokumentaciju po linijama od trenutka kad je počeo pružati uslugu (u skladu sa svojim obvezama na temelju nove konvencije). Izvanredni upravitelj nije sastavio takvu računovodstvenu dokumentaciju za razdoblje od 1. siječnja 2012. do 18. srpnja 2012. jer je to bilo neposredno prije završetka privatizacije. Međutim, izvanredni upravitelj dostavljao je ukupne tromjesečne financijske izvještaje Ministarstvu gospodarskog razvoja tijekom cijele 2012. Talijanska tijela te su izvještaje dostavila kao dokaze. Komisija smatra da se tim izvještajima u dovoljnoj mjeri dokazuje da naknada za pružanje javne usluge plaćena društvu Tirrenia pod izvanrednom upravom nije u potpunosti pokrivala neto trošak javne usluge, čime je isključeno i moguće unakrsno subvencioniranje (vidjeti i uvodnu izjavu 472.). Komisija navodi da su stoga ispunjena dva glavna cilja razdvajanja računa, tj. izbjegavanje prekomjerne naknade i unakrsnog subvencioniranja.

(466) Na temelju prethodno navedenog i uzimajući u obzir posebne okolnosti privatizacije Komisija zaključuje da su ispunjeni zahtjevi iz točaka 18. i 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

7.3.1.6. Iznos naknade

(467) U točki 21. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. navedeno je da „[…] iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje troškova izvršenja obveza pružanja javne usluge, uključujući razumnu dobit”.

(468) U ovom slučaju, s obzirom na to da barem dio naknade čini nezakonitu potporu dodijeljenu prije njegova stupanja na snagu ([157]), upotreba metodologije neto izbjegnutih troškova nije potrebna za ocjenu državne potpore kako se zahtijeva točkom 69. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011. Umjesto toga mogu se primijeniti alternativne metode za izračun neto troška potrebnog za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge, kao što je metodologija koja se temelji na raspodjeli troškova. U skladu s tom metodologijom neto trošak izračunao bi se kao razlika između troškova i prihoda od ispunjavanja obveza pružanja javne usluge, kako su utvrđeni i procijenjeni u aktu o ovlaštenju. U točkama od 28. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. detaljnije je utvrđen način na koji bi se ta metodologija trebala primjenjivati.

(469) Komisija u svojim odlukama iz 2011. i 2012. nije mogla zaključiti je li iznos naknade proporcionalan jer je i dalje sumnjala u to da su neke od javnih usluga povjerenih društvu Tirrenia stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa. Te su sumnje predmet odjeljka 7.3.1.2. Međutim, Komisija je izrazila sumnje i u pogledu premije rizika od 6,5 %, koja se primjenjivala od 2010. nadalje. Konkretno, Komisija je dovela u pitanje odražava li ta premija odgovarajuću razinu rizika, uzimajući u obzir da se *prima facie* nije činilo da društvo Tirrenia preuzima rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga.

(470) U tom kontekstu Komisija podsjeća na to da je u Odluci iz 2011. zauzela privremeno stajalište da je društvo Tirrenia možda primilo prekomjernu naknadu samo za pružanje javnih usluga od 2010. nadalje. Unatoč tomu što Komisija nije izrazila takve sumnje za 2009., talijanska tijela dostavila su izračun iznosa naknade za 2009. (tj. 80 milijuna EUR) koji je izrađen na temelju metodologije utvrđene u prvotnoj konvenciji. Valja istaknuti da je društvo Tirrenia zatražilo iznos od približno 93,1 milijun EUR, no Italija je odbila neke troškove jer oni nisu bili prihvatljivi na temelju te metodologije. Na temelju toga Komisija zaključuje da društvo Tirrenia nije primilo prekomjernu naknadu za ispunjavanje svojih obveza pružanja javne usluge za 2009.

(471) Od 2010. nadalje u načelu bi se premija rizika od 6,5 % primjenjivala za određivanje povrata na kapital s pomoću formule za ponderirani prosječni trošak kapitala. Međutim, kako je već prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 362.), Italija je pojasnila da je, s obzirom na to da je iznos naknade ograničen Zakonom iz 2009., odlučeno da će se izračun pojednostavniti primjenom paušalne stope povrata na kapital od 6,5 %. Nadalje, Italija je istaknula da je zbog teške financijske situacije 5. kolovoza 2010. nad društvom Tirrenia pokrenut postupak izvanredne uprave. Italija navodi da je bilo nemoguće u potpunosti pokriti neto trošak (tj. troškove umanjene za prihode) javne usluge najvećim iznosom naknade utvrđenim u Zakonu iz 2009. Stoga društvo Tirrenia ne bi ostvarilo nikakav povrat na kapital u razdoblju od 1. siječnja 2010. do 18. srpnja 2012.

([157]) Kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 436. Nezakonitost potpore dodijeljene za ostale linije dodatno će se ispitati u odjeljku 7.3.1.8.

(472) Na temelju računovodstvene dokumentacije po linijama koja su dostavila talijanska tijela Komisija je mogla provjeriti je li 2010. i 2011. neto trošak javnih usluga (ne uzimajući u obzir povrat na kapital) koje pruža društvo Tirrenia premašio najveći iznos naknade od 72 685 642 EUR. Stoga društvo Tirrenia doista u tim godinama nije ostvarilo nikakav povrat na kapital. Za prvu polovinu 2012. tromjesečna računovodstvena dokumentacija koju je pripremio izvanredni upravitelj jasno ukazuje na to da je čak i nakon uzimanja u obzir razmjernog dijela najvećeg iznosa naknade utvrđenog Zakonom iz 2009. poslovni rezultat društva Tirrenia ([158]) (tj. prije izvanrednih troškova) bio negativan. Stoga se može zaključiti da ni u razdoblju od 1. siječnja 2010. do 18. srpnja 2012. društvo Tirrenia nije ostvarilo nikakav povrat na kapital. Komisija općenito zaključuje da društvo Tirrenia nije primilo nikakvu prekomjernu naknadu tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije.

(473) Točkom 49. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. od država članica zahtijeva se da osiguraju da naknada plaćena za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa ne dovede do toga da poduzetnici primaju prekomjernu naknadu (kako je definirana u točki 47. tog okvira). Među ostalim, države članice moraju dostaviti dokaze na zahtjev Komisije. Nadalje, na kraju razdoblja ovlaštenja i, u svakom slučaju, barem svake tri godine moraju izvršavati redovite provjere ili osigurati da se takve provjere izvršavaju. U tom pogledu Komisija napominje da su talijanska tijela dostavila potrebne dokaze kako je prethodno opisano (vidjeti uvodne izjave od 464. do 465.). Društvo Tirrenia doista je svake godine dostavilo svoju računovodstvenu dokumentaciju po linijama nadležnom ministarstvu, koje je imalo mogućnost preispitati iznos naknade. Osim toga, Komisija podsjeća na to da se naknada isplaćuje u obrocima (vidjeti uvodnu izjavu 36.) te da se završna isplata izvršava na temelju stvarnih troškova i prihoda u predmetnoj godini. Time se osigurava da iznos naknade ne premašuje neto troškove usluge (kojima se u načelu dodaje povrat na kapital, iako se to u praksi nije činilo tijekom razdoblja koje se ocjenjuje). Radi cjelovitosti Komisija napominje da je od 5. kolovoza 2010. nadalje prisutnost izvanrednog upravitelja koje je imenovala Italija bila još jedna zaštitna mjera od prekomjerne naknade. Komisija smatra da su te mjere dovoljne za izbjegavanje i otkrivanje mogućih prekomjernih naknada.

(474) Na temelju prethodno opisanih elemenata (vidjeti uvodne izjave od 467. do 473.) Komisija zaključuje da su ispunjeni primjenjivi zahtjevi iz odjeljka 2.8. („Iznos naknade”) Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

7.3.1.7. Prioritet u pogledu vezova

(475) U članku 19.b stavku 21. Zakona iz 2009. jasno se navodi da je prioritet u pogledu vezova nužan da bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet s otocima, ali i sa stajališta obveze pružanja javne usluge društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Tirrenia. Naime, da ne postoji prioritet u pogledu vezova za društva kojima su povjerene obveze pružanja javne usluge, ona bi (ponekad) morala čekati svoj red za pristajanje te bi došlo do kašnjenja, čime bi se narušila svrha osiguravanja pouzdane i praktične veze građanima. Redoviti vozni red doista je nužan da bi se zadovoljile potrebe za mobilnošću otočnog stanovništva i pridonijelo gospodarskom razvoju predmetnih otoka. Nadalje, s obzirom na to da u produljenoj prvotnoj konvenciji postoje posebne obveze u pogledu voznog reda za polaske na linijama obuhvaćenima javnom uslugom, prioritetom u pogledu vezova pomaže se osigurati da luke dodjeljuju vezove i vremena pristajanja na način kojim se pružatelju javne usluge omogućuje da poštuje svoje obveze pružanja javne usluge.

(476) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je ta mjera dodijeljena kako bi društvo Tirrenia moglo ispunjavati svoje obveze pružanja javne usluge koje čine stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 449.). Nadalje, talijanska tijela potvrdila su da se prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo na usluge koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga (ali ne i kad, na primjer, društvo Tirrenia tijekom sezone prometuje na linijama na komercijalnoj osnovi). Komisija je već detaljno ocijenila (vidjeti uvodne izjave od 440. do 474.) spojivost usluge od općeg gospodarskog interesa i povezane naknade za društvo Tirrenia tijekom produljenja prvotne konvencije. Komisija stoga smatra da se njezina ocjena spojivosti prioriteta u pogledu vezova može ograničiti na utvrđivanje može li ta mjera dovesti do prekomjerne naknade.

([158]) Taj dio rezultata gotovo u potpunosti ovisi o pružanju javne usluge jer društvo Tirrenia u razdoblju od 1. siječnja do 30. lipnja 2012. nije obavljalo gotovo nikakve komercijalne djelatnosti. Osim toga, sva dobit ili gubici od, na primjer, prodaje imovine koja nije povezana s javnom uslugom zabilježeni su kao izvanredni rezultati.

(477) Komisija uzima u obzir tvrdnje Italije da bi svaka moguća financijska prednost na temelju prioriteta u pogledu vezova bila ograničena (vidjeti uvodnu izjavu 191.). Zbog toga bi i rizik od prekomjerne naknade koji proizlazi iz te mjere bio ograničen. Osim toga, u slučaju da bi se tom mjerom smanjili operativni troškovi ili povećali prihodi pružatelja javne usluge, ti bi se učinci u potpunosti odrazili u internoj računovodstvenoj dokumentaciji prijevoznika. Stoga su provjere prekomjerne naknade koje su primijenjene na društvo Tirrenia kako je prethodno opisano (vidjeti odjeljak 7.3.1.6.) primjerene i za otkrivanje moguće prekomjerne naknade koja proizlazi iz prioriteta u pogledu vezova.

(478) Komisija stoga zaključuje da je prioritet u pogledu vezova, koji je neodvojivo povezan s uslugama od općeg interesa koje pruža društvo Tirrenia, isto tako spojiv s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

7.3.1.8. Usklađenost s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(479) Kao što je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 436.), prosječan godišnji promet tijekom dviju financijskih godina koje su prethodile godini povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa premašio je 300 000 putnika na linijama Napulj – Palermo, Civitavecchia – Olbia i Genova – Porto Torres. Za preostalih devet linija ([159]) na kojima je društvo Tirrenia prometovalo na temelju produljene prvotne konvencije taj prag nije premašen. Stoga je za tih devet linija ispunjen zahtjev iz članka 2. stavka 1. točke (c) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Osim toga, Komisija smatra da je ispunjen i članak 2. stavak 2. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005., kojim se zahtijeva usklađenost s Uredbom o pomorskoj kabotaži ([160]). Na temelju toga Komisija zaključuje da se preostalih devet linija može ocijeniti na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(480) Komisija je prethodno već utvrdila (vidjeti odjeljak 7.3.1.3.) da su za razdoblje produljenja prvotne konvencije u aktima o ovlaštenju jasno definirani obveze pružanja javne usluge, trajanje, predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade te mehanizmi za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada. Stoga je preostalih devet linija u skladu s člankom 4. („Ovlaštenje”) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(481) Nadalje, Komisija je zaključila (vidjeti odjeljak 7.3.1.6.) i. da društvo Tirrenia nije primilo prekomjernu naknadu tijekom razdoblja produljenja prvotne konvencije; i ii. da su talijanska tijela izvršavala redovite provjere kako bi se izbjeglo da društvo Tirrenia primi prekomjernu naknadu. Na temelju toga Komisija smatra da su za preostalih devet linija ispunjeni i zahtjevi iz članka 5. („Naknada”) i članka 6. („Nadzor prekomjerne naknade”) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(482) S obzirom na neodvojivu povezanost s pružanjem javne usluge i na prethodno navedenu ocjenu (vidjeti odjeljak 7.3.1.7.) i prioritet u pogledu vezova dodijeljen za prometovanje na preostalih devet linija u skladu je s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

7.3.1.9. Zaključak

(483) Na temelju ocjene iz uvodnih izjava od 432. do 474. Komisija zaključuje da je naknada isplaćena društvu Tirrenia za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju produljenja prvotne konvencije u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. u skladu s primjenjivim uvjetima iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. te je stoga spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 106. UFEU-a.

([159]) Radi jasnoće, riječ je o linijama za mješoviti prijevoz Genova – Olbia – Arbatax, Civitavecchia – Cagliari – Arbatax, Napulj – Cagliari, Palermo – Cagliari, Trapani – Cagliari i Termoli – otočje Tremiti te linijama za prijevoz tereta Livorno – Cagliari, Napulj – Cagliari i Ravenna – Catania.

([160]) Komisija u tom kontekstu podsjeća na to da je za tih devet linija utvrđeno da čine stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti odjeljak 7.3.1.2.) te ispunjavaju zahtjeve za obveze pružanja javne usluge utvrđene Uredbom o pomorskoj kabotaži. Nadalje, Komisija je prihvatila produljenje prvotne konvencije društva Tirrenia s obzirom na postupak privatizacije tog društva te se njezino obrazloženo mišljenje od 21. lipnja 2012. nije odnosilo na društvo Tirrenia (vidjeti uvodnu izjavu 121.).

(484) Nadalje, na temelju ocjene iz uvodnih izjava od 479. do 481. naknada isplaćena društvu Tirrenia i prioritet u pogledu vezova za prometovanje na devet linija ([161]) tijekom razdoblja produljenja isto su tako spojivi s unutarnjim tržištem i izuzeti od obveze prethodne prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

7.3.2. *Nezakonito produljenje potpore za sanaciju društva Tirrenia*

(485) Na temelju Odluke iz 2010. potpora za sanaciju društva Tirrenia, ograničena na razdoblje od šest mjeseci koje je isteklo 28. kolovoza 2011., bila je spojiva s unutarnjim tržištem. Međutim, u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Italija je morala u roku od šest mjeseci Komisiji dostaviti i. dokaz da je zajam u cijelosti otplaćen i/ili da je jamstvo isteklo; ili ii. plan restrukturiranja (ili plan likvidacije).

(486) Jamstvo je aktivirano 11. srpnja 2011., a društvo Tirrenia tek je 18. rujna 2012. vratilo puni iznos koji je dugovalo državi (vidjeti uvodnu izjavu 59.). Stoga Italija nije mogla dostaviti dokaz da je zajam u cijelosti otplaćen i/ili da je jamstvo isteklo u roku od šest mjeseci, odnosno do 28. kolovoza 2011.

(487) U skladu s informacijama koje je dostavila Italija (vidjeti odjeljak 4.2.) tijekom službenog istražnog postupka plan likvidacije društva Tirrenia bio je dostupan na internetskim stranicama društva Tirrenia pod izvanrednom upravom prije isteka roka od šest mjeseci predviđenog Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Nadalje, Italija tvrdi da je Komisiju stalno izvješćivala o napretku postupka privatizacije poslovnog ogranka društva Tirrenia.

(488) Informacije iz Komisijina spisa o predmetu potvrđuju da su talijanska tijela doista izvješćivala Komisiju o privatizaciji poslovnog ogranka društva Tirrenia koja je tada bila u tijeku. Nadalje, Italija je potvrdila i namjeru društva Tirrenia da vrati potporu za sanaciju prije isteka roka od šest mjeseci s pomoću prihoda od te privatizacije. Međutim, talijanska tijela Komisiji nisu službeno dostavila plan restrukturiranja ili likvidacije. Komisija u to vrijeme nije znala da je plan likvidacije objavljen na internetskim stranicama društva Tirrenia pod izvanrednom upravom. Nadalje, činjenica da je Komisija obaviještena o postupku privatizacije poslovnog ogranka društva Tirrenia ne može zamijeniti službenu dostavu plana likvidacije. Točnije, Komisija mora dobiti priliku da ocijeni je li plan likvidacije u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. te ga je Italija trebala službeno dostaviti.

(489) Osim toga, Komisija navodi da je 5. listopada 2011. poslala dopis u kojem je od Italije zatražila da potvrdi da je ispunila zahtjeve iz Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. te Odluke iz 2010. Komisija je Italiji poslala podsjetnik 28. studenoga 2011. te je 12. prosinca 2011. primila odgovor od talijanskih tijela. Stoga sa stajališta Komisije Italija do tog potonjeg datuma (odnosno nakon isteka razdoblja od šest mjeseci) nije dostavila i. dokaz da je zajam u cijelosti otplaćen i/ili da je jamstvo isteklo; ni ii. plan restrukturiranja (ili plan likvidacije).

(490) U svojem odgovoru na dopis Komisije od 5. listopada 2011. Italija je potvrdila da se zajam namjeravao otplatiti prije 28. kolovoza 2011., no postupak privatizacije kasnio je jer je Komisija morala odobriti koncentraciju. Budući da su prihodi od privatizacije bili nužni za vraćanje duga prema državi, to se plaćanje nije moglo izvršiti prije isteka roka 28. kolovoza 2011. Komisija ističe da talijanska tijela u svojem dopisu od 12. prosinca 2011. uopće nisu spomenula plan likvidacije društva Tirrenia koji je, u skladu s njihovim kasnijim podnescima, već bio javno dostupan prije 28. kolovoza 2011. Umjesto toga Italija je samo pokušala objasniti zašto se povrat nije mogao izvršiti prije isteka roka od šest mjeseci. Međutim, da su talijanska tijela Komisiji prije 28. kolovoza 2011. dostavila plan restrukturiranja ili likvidacije, ne bi morala iznositi ta objašnjenja. Komisija to smatra dodatnim dokazom za to da Italija nije dostavila plan restrukturiranja ili likvidacije u propisanom roku od šest mjeseci.

([161]) Za točne linije vidjeti bilješku 159.

(491) S obzirom na prethodno navedeno, iako je Komisija znala za postupak privatizacije, ali ne i za detaljan plan likvidacije, Italija nije ispunila svoju obvezu iz Odluke iz 2010. da Komisiji dostavi plan restrukturiranja (ili plan likvidacije) u roku od šest mjeseci nakon odobrenja potpore za sanaciju. Zbog toga se potpora za sanaciju nakon isteka razdoblja od šest mjeseci 28. kolovoza 2011. mora smatrati nezakonitom i nespojivom potporom. Komisija smatra da se nezakonito produljena potpora za sanaciju ne može smatrati spojivom na temelju drugih razloga jer nije u skladu ni s odgovarajućim uvjetima iz Smjernica o sanaciji i restrukturiranju ni s uvjetima iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ([162])

(492) U predmetnom slučaju Komisija navodi da nezakonito produljena potpora za sanaciju doista nije dodijeljena za stvarnu i ispravno definiranu uslugu od općeg gospodarskog interesa, kako je propisano točkom 12. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Društvo Tirrenia već je primilo naknadu za pružanje javnih usluga na temelju produljene prvotne konvencije, dok je potpora za sanaciju prijavljena i odobrena kao privremena mjera potpore za sanaciju, a ne kao naknada za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Stoga se ona ne može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(493) S obzirom na navedeni kontekst Komisija kao pozitivnu činjenicu ističe da je društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom 18. rujna 2012. već vratilo iznos od 25 852 548,93 EUR. Taj je iznos veći od iznosa od 25 203 063,89 EUR koje je državi dugovalo 11. srpnja 2011. Međutim, s obzirom na to da je za nezakonito produljenu potporu za sanaciju utvrđeno da je nespojiva, povrat mora uključivati barem iznos jednak primjenjivim kamatama na iznos povrata. Ako je iznos kamata koji je platilo društvo Tirrenia pod neizravnom upravom nedovoljan, preostali iznos kamata i dalje bi se morao platiti.

7.3.3. *Moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti*

(494) S obzirom na to da moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, njezinu spojivost treba ocijeniti u odnosu na iznimke navedene u članku 107. stavcima 2. i 3. te članku 106. stavku 2. UFEU-a.

(495) Komisija navodi da se društvo Tirrenia moglo smatrati poduzetnikom u teškoćama barem od 5. kolovoza 2010., datuma kad je nad njim pokrenut postupak izvanredne uprave. Istog je dana donesena Uredba sa zakonskom snagom kojom se omogućava upotreba te mjere. Prema saznanjima Komisije sredstva su prvi put upotrijebljena za potrebe likvidnosti 12. kolovoza 2010., kad je banka Banca Carige iskoristila iznos od 4 657 005,35 EUR za prijeboj dvaju dugova koje je društvo Tirrenia imalo prema njoj (vidjeti uvodnu izjavu 110.). Stoga se ta mjera u načelu mora ocijeniti na temelju Smjernica o sanaciji i restrukturiranju.

(496) Iako je ta mjera odobrena prije stupanja na snagu Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. 1. kolovoza 2014., u skladu s točkom 139. tih smjernica Komisija će pri ispitivanju potpora pružateljima usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama, kao što je društvo Tirrenia, primjenjivati odredbe iz poglavlja 5. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. bez obzira na datum dodjele potpore.

(497) Komisija navodi da Italija nikad nije prijavila moguću upotrebu sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti, za razliku od mjere potpore za sanaciju odobrene u Odluci iz 2010. Nadalje, društvo Tirrenia u svakom slučaju nije državi vratilo sredstva namijenjena nadogradnji brodova, a upotrijebljena za potrebe likvidnosti, u roku od šest mjeseci utvrđenom u Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. Konačno, kako je prethodno objašnjeno (vidjeti odjeljak 7.3.2.), Italija nije Komisiji dostavila plan restrukturiranja ni plan likvidacije za društvo Tirrenia. Stoga Komisija zaključuje da se upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti ne može smatrati spojivom potporom za restrukturiranje na temelju Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014.

([162]) Iako je ta potpora dodijeljena prije stupanja na snagu Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014., u skladu s točkom 139. tih smjernica Komisija pri ispitivanju potpora pružateljima usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama, kao što je društvo Tirrenia, mora primjenjivati odredbe iz Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. bez obzira na datum dodjele potpore. Nakon što Komisija ocijeni spojivost potpore dodijeljene pružateljima usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama na temelju Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. prije 31. siječnja 2012., ta potpora smatrat će se spojivom s unutarnjim tržištem ako je u skladu s odredbama Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., uz iznimku točaka 9., 14., 19., 20., 24., 39. i 60.

(498) Ako, na temelju točke 9. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, Komisija ocijeni spojivost potpore dodijeljene pružateljima usluga od općeg gospodarskog interesa u teškoćama na temelju Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014. prije 31. siječnja 2012., datuma stupanja na snagu Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., ta potpora smatrat će se spojivom s unutarnjim tržištem ako je u skladu s odredbama Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa., uz iznimku njegovih točaka 9., 14., 19., 20., 24., 39. i 60. ([163])

(499) U ovom slučaju Komisija navodi da je u skladu s predmetnom mjerom društvo Tirrenia mogla samo privremeno iskoristiti sredstva za pokrivanje svojih potreba za likvidnošću. Doista, društvo Tirrenia moralo je dopuniti ta namjenska sredstva kako bi se ona mogla upotrijebiti za svoju prvotnu svrhu, odnosno za plaćanje nužnih nadogradnji brodova društva Tirrenia. Te su nadogradnje morale odgovarati novim međunarodnim sigurnosnim normama te su stoga bile ključne za dostupnost brodova društva Tirrenia za ispunjavanje njegovih obveza pružanja javne usluge. Međutim, u praksi društvo Tirrenia nije poštovala prethodno navedeni zahtjev te je platilo samo nadogradnju plovila Clodia. Zbog toga je nadogradnje ostalih brodova CIN morao platiti iz vlastitih sredstava. Međutim, čak i kad bi ta mjera činila naknadu za pružanje javne usluge, što Italija nije dokazala, društvo Tirrenia *de facto* bi ostvarilo korist od prekomjerne naknade jer nije ni dopunilo sredstva za plaćanje nadogradnje brodova ([164]) niti ih je vratilo državi. Stoga Komisija smatra da se ta mjera ne može smatrati spojivom na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(500) Radi cjelovitosti Komisija navodi da se na predmetnu mjeru ne primjenjuju ni iznimke utvrđene u članku 107. stavku 3. točkama (a), (b), (d) i (e) UFEU-a.

(501) Komisija stoga zaključuje da iznos od 11 421 300 EUR ([165]), koji nije upotrijebljen ni za plaćanje nadogradnje brodova niti je vraćen državi, čini operativnu potporu kojom se smanjuju troškovi koje bi društvo Tirrenia inače moralo platiti iz vlastitih sredstava te stoga nije spojiv s unutarnjim tržištem. ([166]) Komisija navodi da je ta potpora zapravo bila na raspolaganju korisniku od datuma stupanja na snagu Zakona iz 2010., odnosno 6. listopada 2010.

7.3.4. *Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije*

(502) Komisija je prethodno zaključila (vidjeti uvodne izjave od 416. do 426.) da oslobođenja od i. neizravnih poreza na postupke i radnje povezane s prijenosima društava Caremar, Saremar i Toremar te poslovnog ogranka društva Tirrenia na odgovarajuće stjecatelje; i ii. poreza na dobit trgovačkih društava na prihode od prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN odobrena Zakonom iz 2010. čine državnu potporu u korist društva Tirrenia.

(503) U oba slučaja iznos potpore odgovara iznosu poreza koji se obično plaća za te vrste transakcija. Stoga spojivost te državne potpore treba ocijeniti s obzirom na iznimke utvrđene u članku 107. stavcima 2. i 3. te članku 106. stavku 2. UFEU-a.

(504) Komisija smatra da se nijedno od tih izuzeća ne može smatrati spojivim na temelju ijednog od odstupanja predviđenih člankom 107. stavkom 2. i 3. UFEU-a.

(505) Osim toga, kad je riječ o prijenosu poslovnog ogranka društva Tirrenia na CIN, Komisija navodi da u trenutku donošenja ove Odluke društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom više ne pruža uslugu od općeg gospodarskog interesa. Stoga se ne primjenjuju ni osnove za spojivost utvrđene u članku 106. stavku 2. UFEU-a.

(506) Kad je riječ o prijenosima na regije, Komisija navodi da je potpora isplaćena putem tog poreznog izuzeća jednokratna mjera povezana s prijenosom imovine u okviru reorganizaciju i naknadne privatizacije grupe Tirrenia. Zbog toga Komisija smatra da ona nije neodvojivo povezana s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pruža društvo Tirrenia te se ne bi trebala ocjenjivati na istoj osnovi za spojivost. Naime, takvo izuzeće nije povezano s pružanjem usluga od općeg gospodarskog interesa kako su definirane u prvotnoj konvenciji, koja je bila na snazi kad su prijenosi provedeni (studeni 2009.). Stoga se ni za te prijenose ne primjenjuju osnove za spojivost utvrđene u članku 106. stavku 2. UFEU-a.

([163]) Vidjeti točku 140. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2014.

([164]) Uz iznimku nadogradnje plovila Clodia, koju je platilo društvo Tirrenia.

([165]) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 192., od iznosa od 12 051 900 EUR dodijeljenog za provedbu nadogradnji brodova nužnih za usklađivanje s međunarodnim sigurnosnim normama društvo Tirrenia zapravo je iskoristilo samo 630 600 EUR za plaćanje nadogradnje plovila Clodia.

([166]) Predmet C-301/87 *Francuska protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1990:67, točka 41.

(507) Komisija stoga zaključuje da porezna izuzeća za društvo Tirrenia čine operativnu potporu kojom se smanjuju troškovi koje bi društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom inače moralo platiti iz vlastitih sredstava te stoga nisu spojiva s unutarnjim tržištem ([167]).

7.3.5. *Zaključak o spojivosti potpore*

(508) Na temelju prethodno navedene ocjene Komisija je utvrdila sljedeće:

— naknada isplaćena društvu Tirrenia i prioritet u pogledu vezova za prometovanje na pomorskim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012. spojivi su s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. te, za devet ([168]) od dvanaest linija, na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.;

— potpora za sanaciju društva Tirrenia nezakonito je produljena u razdoblju od 11. srpnja 2011. do 18. rujna 2012. (kad je vraćena) i nespojiva je s unutarnjim tržištem;

— upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti čini operativnu potporu u korist društva Tirrenia. Ta potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem;

— oslobođenje društva Tirrenia od neizravnih poreza na postupke i radnje povezane s prijenosima društava Caremar, Saremar i Toremar te poslovnog ogranka društva Tirrenia na odgovarajuće stjecatelje čine nespojivu operativnu potporu u korist društva Tirrenia. Oslobođenje društva Tirrenia od poreza na dobit trgovačkih društava na prihode od prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN isto tako čini nespojivu operativnu potporu u korist društva Tirrenia.

7.4. **Odgovor na podneske društva Grimaldi**

(509) Kao što je prethodno opisano (vidjeti odjeljak 6.), društvo Grimaldi Komisiji i talijanskim tijelima dostavilo je nekoliko podnesaka. Ti su podnesci dostavljeni nakon isteka rokova u kojima su zainteresirane treće strane mogle iznijeti primjedbe na Odluku iz 2011. i Odluku iz 2012. Nadalje, iako je društvo Grimaldi navelo da je konkurent društva CIN i stoga bi se mogao smatrati zainteresiranom stranom, nije ispunilo obvezni obrazac za pritužbu iz članka 24. stavka 2. Uredbe (EU) 2015/1589. Osim toga, Komisija ističe da se na neke od navoda društva Grimaldi ne može odgovoriti u ovoj Odluci jer ne pripadaju području primjene službenog istražnog postupka.

(510) Neovisno o prethodno navedenom, Komisija u pogledu navoda koje je društvo Grimaldi iznijelo u svojim podnescima napominje sljedeće:

— navode o zlouporabi vladajućeg položaja u skladu s člankom 102. točkom (b) UFEU-a ispitalo je nacionalno tijelo za tržišno natjecanje AGCM te su oni prvotno razmotreni u njegovoj rezoluciji br. 27053 od 28. ožujka 2018. (na datum donošenja ove Odluke predmet je i dalje otvoren nakon što je TAR djelomično poništio tu rezoluciju, vidjeti uvodnu izjavu 279.);

— Komisija je utvrdila da naknada za pružanje javnih usluga isplaćena društvu CIN na temelju nove konvencije ne čini državnu potporu jer je u skladu s četiri kriterija iz presude Altmark. Komisija je u svojoj ocjeni utvrdila da se svaka od linija na kojima CIN prometuje na temelju sustava javnih usluga može smatrati stvarnom uslugom od općeg gospodarskog interesa ([169]) (vidjeti uvodnu izjavu 348.) i da CIN nije primio prekomjernu naknadu (vidjeti uvodnu izjavu 366.);

— u skladu s novom konvencijom CIN svake godine mora Ministarstvu prometa dostaviti svoja izvješća uprave na pregled. Ta je računovodstvena dokumentacija podijeljena po linijama, ovjerio ju je neovisni revizor te se njoj osigurava da su troškovi i prihodi od djelatnosti obuhvaćenih javnom uslugom odvojeni od komercijalnih djelatnosti. Komisija je dobila primjerak te računovodstvene dokumentacije;

([167]) Vidjeti bilješku 166.

([168]) Za točne linije vidjeti bilješku 159.

([169]) Tvrdnja društva Grimaldi da su drugi prijevoznici pružali usluge koje se smatraju istovjetnima uslugama koje CIN pruža na temelju nove konvencije ne može se prihvatiti zbog više razloga. Konkretno, društvo Grimaldi nije ocijenilo stanje tržišnog natjecanja u trenutku ovlaštenja društva CIN, nego upućuje na rezoluciju AGCM-a koja je uglavnom usmjerena na situaciju od 2015. nadalje. Nadalje, čak i da je drugi prijevoznik bio prisutan u vrijeme ovlaštenja društva CIN, društvo Grimaldi nije dokazalo da on pruža usluge istovjetne onima koje pruža CIN. Usluge koje pružaju ti drugi prijevoznici mogu naime biti ograničene samo na sezonu, imati drukčiju učestalost ili povezivati druge luke. Stoga nije dokazano da su usluge koje pružaju drugi prijevoznici dovoljne da se zadovolje potrebe za javnom uslugom utvrđene u novoj konvenciji.

— kašnjenje u plaćanju dijela odgođene cijene za poslovni ogranak društva Tirrenia predmet je nacionalnog sudskog postupka koji je pokrenulo društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom;

— ne čini se da je predložena koncentracija između društava CIN i Moby upitna sa stajališta državnih potpora jer društvo nastalo koncentracijom i dalje može sastavljati zasebnu računovodstvenu dokumentaciju za svoje djelatnosti obuhvaćene javnom uslugom i svoje komercijalne djelatnosti;

— u novoj konvenciji predviđene su kazne u slučaju da CIN prekrši svoje obveze na temelju te konvencije, što znači da je svako navodno kršenje (npr. povećanje cijena) pitanje kojem se nacionalna tijela moraju posvetiti.

8. **ZAKLJUČAK**

(511) Komisija zaključuje da je Italija nezakonito provela neke od mjera potpore koje se ocjenjuju i time prekršila članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Na temelju prethodne ocjene Komisija je odlučila da je naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Tirrenia na temelju produljenja prvotne konvencije spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a. Nadalje, s obzirom na to da je prioritet u pogledu vezova neodvojivo povezan s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pruža društvo Tirrenia, i ta je mjera spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a. Za devet od dvanaest predmetnih linija obuhvaćenih javnom uslugom Italija je oslobođena obveze prethodne prijave predviđene člankom 108. stavkom 3. UFEU-a jer su naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Tirrenia i prioritet u pogledu vezova dodijeljen za prometovanje na tih devet linija bili u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(512) Međutim, potpora za sanaciju društva Tirrenia koja je nezakonito produljena u razdoblju od 11. srpnja 2011. do 18. rujna 2012. nije spojiva s unutarnjim tržištem. Nadalje, upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti čini operativnu potporu u korist društva Tirrenia koja je nespojiva s unutarnjim tržištem. Naposljetku, oslobođenja od neizravnih poreza na postupke i radnje povezane s prijenosom društava Caremar, Saremar i Toremar te poslovnog ogranka društva Tirrenia na odgovarajuće stjecatelje i poreza na dobit trgovačkih društava na prihode od prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN isto tako čine operativnu potporu u korist društva Tirrenia koja nije spojiva s unutarnjim tržištem.

(513) Ova se Odluka ne odnosi niti utječe na bilo koja druga pitanja obuhvaćena odlukama iz 2011. i 2012. ([170]) ili pitanja na koja su Komisiji pozornost skrenule zainteresirane strane tijekom istražnog postupka pokrenutog na temelju tih odluka.

9. **POVRAT SREDSTAVA**

(514) U skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije i ustaljenom sudskom praksom sudova Unije Komisija je nadležna odlučiti da predmetna država članica mora izmijeniti ili ukinuti potporu ako se utvrdi da ona nije spojiva s unutarnjim tržištem ([171]). Sudovi Unije isto tako dosljedno smatraju da obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem služi u svrhu ponovne uspostave prethodne situacije ([172]).

(515) U tom kontekstu sudovi Unije utvrdili su da je taj cilj ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni na temelju nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost pred konkurentima na unutarnjem tržištu te će se ponovno uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore ([173]).

(516) U skladu sa sudskom praksom u članku 16. stavku 1. Uredbe (EU) 2015/1589 navodi se da „[k]ada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika”.

(517) Stoga se iznosi predmetnih mjera, s obzirom na to da su provedene protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i trebaju se smatrati nezakonitom i nespojivom potporom, moraju vratiti kako bi se ponovno uspostavila situacija koja je postojala na unutarnjem tržištu prije njihove dodjele. Povrat obuhvaća razdoblje od datuma kad je potpora stavljena na raspolaganje korisniku do njezina stvarnog povrata. Na iznos koji treba vratiti obračunavaju se kamate sve do stvarnog povrata.

([170]) Vidjeti uvodne izjave 1. i 5. ove Odluke.
([171]) Presuda od 12. srpnja 1973., *Komisija protiv Njemačke*, C-70/72, EU:C:1973:87, točka 13.
([172]) Presuda od 21. ožujka 1990., *Belgija protiv Komisije*, C-142/87, EU:C:1990:125, točka 66.
([173]) Presuda od 17. lipnja 1999, *Belgija protiv Komisije*, C-75/97, EU:C:1999:311, točke 64 i 65.

(518) U ovom slučaju nad korisnikom potpore, društvom Tirrenia pod izvanrednom upravom, već je pokrenut postupak u slučaju nesolventnosti. Stoga se stvarni povrat može postići upisom potraživanja povezanog s potporom koju treba vratiti u popis potraživanja ([174]). U tom slučaju upis potraživanja mora biti popraćen i. povratom punog iznosa; ili, ako je povrat nemoguć, ii. likvidacijom poduzetnika i konačnim prestankom njegovih djelatnosti.

(519) Nespojiva državna potpora iz uvodne izjave 508. dodijeljena društvu Tirrenia mora se vratiti Italiji u iznosu u kojem je isplaćena. Konkretno, iznos potpore koji treba vratiti utvrđen je kako slijedi:

(a) glavnica potpore za sanaciju, tj. 25 203 063,89 EUR, uvećana za kamate na iznos povrata obračunane od datuma isplate dviju tranši zajma i od datuma na koji je BIIS aktivirao državno jamstvo (tj. od 28. veljače 2011. za prvu tranšu od 20 000 000 EUR, 23. ožujka 2011. za drugu tranšu od 5 000 000 EUR i 11. srpnja 2011. za iznos od 203 063,89 EUR) do povrata punog iznosa. Komisija uzima u obzir da je korisnik već vratio glavnicu potpore i dio kamate na iznos povrata;

(b) sredstva namijenjena nadogradnji brodova koja su upotrijebljena za potrebe likvidnosti, tj. iznos od 11 421 300 EUR uvećan za kamate obračunane od datuma stupanja Zakona iz 2010. na snagu, tj. 6. listopada 2010., do povrata punog iznosa;

(c) za neizravne poreze na djelatnosti i radnje povezane s prijenosima društava Caremar, Saremar i Toremar na regije Kampaniju, Sardiniju i Toskanu te prijenosom poslovnog ogranka društva Tirrenia na CIN koje treba platiti prodavatelj glavnica potpore jednaka je porezu koji se obično plaća za te vrste transakcija. Italija je dužna dostaviti popis svih dokumenata za koje nije plaćen porez te izračunati porez koji bi se obično trebao platiti. Na taj se iznos dodaju kamate na povrat koje se obračunavaju od datuma izdavanja službenih dokumenata za koje nije plaćen porez do povrata punog iznosa.

(520) Osim toga, Italija ne smije osloboditi prihode od prodaje poslovnog ogranka društva CIN od poreza na dobit trgovačkih društava koji treba platiti društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom.

10. **GOSPODARSKI KONTINUITET**

(521) Ako je došlo do prodaje ili prijenosa korisnika nezakonite i nespojive državne potpore, obveza povrata može se proširiti na druge poduzetnike na koje su preneseni udjeli ili poslovanje korisnika ([175]). U slučaju prodaje dionica (*share deal*) u kojem korisnik i dalje postoji i aktivan je na tržištu te je samo promijenio vlasnike potporu i dalje mora vratiti korisnik. U slučaju prodaje imovine (*asset deal*) u kojem drugi poduzetnik nastavlja poslovanje upotrebljavajući svu imovinu izvornog korisnika ili njezin dio tog bi drugog poduzetnika trebalo smatrati korisnikom državne potpore ako se zbog strukture prijenosa ili prodaje može zaključiti da postoji gospodarski kontinuitet između tih dvaju društava.

(522) S druge strane, ako se može dokazati da je, neovisno o prijenosu dijela ili cjelokupne imovine, izvorni korisnik i dalje taj koji ima korist od nezakonite potpore, a društvo stjecatelj bavi se bitno drukčijom djelatnošću, potporu mora vratiti izvorni korisnik potpore. U skladu sa sudskom praksom sljedeći čimbenici mogu se uzeti u obzir kako bi se ocijenilo postoji li gospodarski kontinuitet: opseg prijenosa (imovina i obveze, kontinuitet radne snage, povezana imovina), cijena prijenosa, identitet vlasnika poduzetnika stjecatelja i izvornog poduzetnika, trenutak u kojem je prijenos izvršen (nakon početka istražnog postupka, pokretanja postupka ili konačne odluke) i gospodarska logika transakcije ([176]).

([174]) Nacionalnim pravom uređen je redoslijed potraživanja povezanih s državnom potporom u popisu potraživanja, koji mora biti u skladu s načelima djelotvornosti i istovjetnosti. Vidjeti točku 64. Obavijesti Komisije o povratu nezakonite i nespojive državne potpore, C-247/1, 23. srpnja 2019. U svakom slučaju, uobičajena neosigurana potraživanja ne mogu imati prednost pred potraživanjima povezanima s državnom potporom. Konačnim upisom potraživanja povezanog s državnom potporom zaustavlja se i obračun dodatnih kamata na iznos povrata.

([175]) Predmet C-303/88 *Italija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Predmet T-121/15 *Fortischem a.s. protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2019:684, točka 208.

(523) U skladu s istom sudskom praksom prethodno navedeni čimbenici mogu se uzeti u obzir u različitoj mjeri, ovisno o posebnostima predmetnog slučaja. Iz toga slijedi da Komisija ne mora uzeti u obzir sve te čimbenike, što se potvrđuje upotrebom izraza „mogu se uzeti u obzir” ([177]) i nepostojanjem hijerarhije među tim čimbenicima. Konkretno, u ovom slučaju Komisija smatra da bi pri ocjeni gospodarskog kontinuiteta trebalo uzeti u obzir posebnu prirodu transakcije između društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i društva CIN, koja se odnosila na privatizaciju dijela javnog poduzeća putem natječajnog postupka za ugovor o javnim uslugama s trajanjem od osam godina u kombinaciji s imovinom potrebnom za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa koje su navedene u tom ugovoru.

(524) Kako bi odlučila postoji li gospodarski kontinuitet između društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i društva CIN, a time i utvrdila treba li potonje društvo smatrati odgovornim za povrat nespojive potpore dodijeljene prvom društvu, Komisija je prethodno navedene pokazatelje primijenila na posebne okolnosti predmetnog slučaja.

10.1. **Opseg prijenosa**

(525) Predmetni pokazatelj odnosi se na opseg prijenosa postojeće imovine i obveza, uključujući ugovorne odnose sa zaposlenicima i dobavljačima, s društva Tirrenia di Navigazione (kasnije pod izvanrednom upravom) na CIN. Na početku treba napomenuti da nijedna od postojećih obveza nije prenesena; njih je zadržalo društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom, koje ih i dalje ima u trenutku donošenja ove Odluke. Prijenos je naime obuhvaćao potpuni otpis svih potraživanja u pogledu imovine koja se prenosi, kao što su hipoteke, zapljene i potraživanja s pravom prvenstva.

(526) Nadalje, kad je riječ o imovini, Komisija najprije navodi da je postupak prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia uslijedio nakon neuspjelog pokušaja privatizacije cijelog društva Tirrenia di Navigazione, sa svom njegovom imovinom i obvezama, uključujući njegovo društvo kćer Siremar. Drugi, uspješni postupak privatizacije uključivao je samo imovinu koja se smatrala nužnom za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge i povezane ugovorne odnose s dobavljačima, i to u drukčijem i manjem opsegu u odnosu na prvi pokušaj privatizacije (oko 45 % manje s obzirom na broj brodova). Ona imovina koja se nije smatrala nužnom za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge prodana je zasebno, u okviru različitih i nepovezanih natječajnih postupaka, a uključivala je šest brodova, nekretnine u Italiji i inozemstvu te umjetničku zbirku. Osim toga, društvo Siremar, društvo kći društva Tirrenia, prodano je u okviru zasebnog natječajnog postupka. Budući da je društvo Siremar prometovalo na nekoliko linija koje povezuju Siciliju s drugim manjim otocima te imalo velik broj zaposlenika i nekoliko brodova, tim se razdvajanjem dodatno smanjuje opseg djelatnosti poslovnog ogranka društva Tirrenia u usporedbi s izvornim društvom Tirrenia di Navigazione.

(527) S druge strane Komisija navodi da je robna marka Tirrenia bila uključena u opseg prijenosa te da je njezina vrijednost uključena u tržišnu cijenu koju je platio CIN.

(528) Konačno, Komisija navodi i da, kad je riječ o radnoj snazi, nije bilo prijenosa ugovora o radu s društva Tirrenia pod izvanrednom upravom na CIN. Člankom 2112. talijanskog Građanskog zakonika propisano je da se u slučaju prijenosa poduzeća postojeći ugovori o radu prenose na kupca te zaposlenici zadržavaju sva prava koja iz toga proizlaze. Međutim, u skladu s Uredbom sa zakonskom snagom 270/1999 taj se uobičajeni sustav ne primjenjuje na prijenos poslovnog ogranka društva nad kojim je pokrenut postupak izvanredne uprave i koji pruža osnovne javne usluge. Naprotiv, novi vlasnik obvezan je preuzeti osoblje potrebno za pružanje usluge i na razdoblje od dvije godine suzdržati se od kolektivnih otpuštanja (vidjeti uvodnu izjavu 160.). Komisija navodi da je, iako bi se općim pravilom predvidio jasan kontinuitet radne snage između društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i društva CIN, ta iznimka zapravo društvu Tirrenia pod izvanrednom upravom omogućila da raskine sve ugovore sa svojim zaposlenicima. Zatim je CIN dogovorio nove ugovorne uvjete sa sindikatima i ponudio nove ugovore samo onim zaposlenicima koji su stvarno radili na ispunjavanju obveza pružanja javne usluge, pritom potpuno poštujući primjenjive zakone o radu.

(529) Obveza zadržavanja broja zaposlenika utvrđena je općim zakonodavstvom (vidjeti uvodnu izjavu 528.) i stoga su je talijanska tijela morala poštovati pri uspostavi postupka prodaje. Međutim, Komisija navodi da je i bez te zakonske obveze u sektoru brodskog prijevoza potreban obvezni minimalni broj zaposlenika s vrlo specifičnim vještinama za

([177]) Predmet T-123/09 *Ryanair protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2012:164, točka 156.

upravljanje brodovima, kako je utvrđeno u rasporedima posade (vidjeti uvodnu izjavu 175.). U predmetnom slučaju CIN bi, nakon što mu je dodijeljena nova konvencija, u kratkom roku trebao zaposliti više od 1 200 zaposlenika kako bi ispunio svoje obveze. Stoga je vrlo vjerojatno da bi CIN zbog praktičnosti i radi smanjenja troškova zapošljavanja zaposlio većinu zaposlenika društva Tirrenia pod izvanrednom upravom čak i da im nije morao ponuditi ugovore o radu.

(530) U tom kontekstu Komisija zaključuje da je, iako je kontinuitet radne snage doista postojao, do njega došlo zbog činjeničnih okolnosti predmeta (tj. opsega prijenosa) i primjenjivih zakona o radu. S druge strane, na CIN je prenesen samo dio imovine društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i nijedna njegova obveza.

10.2. **Cijena prijenosa**

(531) U skladu s ustaljenom sudskom praksom prijenos imovine po cijeni nižoj od tržišne isto bi tako bio pokazatelj gospodarskog kontinuiteta između likvidiranog društva koje treba vratiti potporu državi i novoosnovanog društva. U ovom slučaju Komisija napominje da je imovina prenesena na temelju natječaja koji je bio dovoljno otvoren, transparentan i nediskriminirajući kako bi se ostvarila tržišna cijena, kako je opisano u prethodnom odjeljku 7.1.3.4. Nema dokaza za to da je raspisivanje zajedničkog natječaja za imovinu i ugovor o javnim uslugama negativno utjecalo na ishod natječaja. Naprotiv, Italija je dokazala da su se u okviru zasebnih natječaja organiziranih za neke od ostalih brodova društava Tirrenia i Siremar ti brodovi mogli prodati samo po vrijednosti metalnog otpada. Naime, uvjeti prodaje, kao što je zahtjev da se dvije godine zadrži broj zaposlenika, nisu snizili cijenu, kako je utvrđeno u izvješću društva Ecorys ([178]). Osim toga, iako je cijena koja je na kraju plaćena bila niža od one utvrđene u procjeni neovisnog stručnjaka koju je dostavilo društvo Banca Profilo jer je dio plaćanja odgođen, ta je odgoda bila sastavni dio dinamike natječajnog postupka, u okviru kojeg su svi drugi ponuditelji imali priliku ponuditi istu cijenu kao CIN sa sličnim uvjetima plaćanja ([179]). U skladu s ustaljenom sudskom praksom ishod otvorenog i transparentnog natječajnog postupka još je točniji pokazatelj od bilo koje stručne procjene ([180]).

(532) S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da je na temelju okolnosti prijenosa isključen prijenos bilo kakve gospodarske prednosti društva Tirrenia pod izvanrednom upravom na CIN.

10.3. **Identitet vlasnika**

(533) Kada se prenosi imovina između dvaju povezanih subjekata, to je jasan pokazatelj za to da bi svrha prijenosa moglo biti zaobilaženje obveze povrata potpore koja je u odluci Komisije proglašena nezakonitom i nespojivom. U ovom slučaju Komisija navodi da društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom i CIN nisu ni na koji način povezani. Prvo je bilo javno poduzeće koje je u konačnici bilo u stopostotnom vlasništvu Ministarstva financija i gospodarstva ([181]). Potonji je izvorno bio konzorcij privatnog sektora, koji se sastojao od postojećeg trajektnog prijevoznika (Moby) i triju fondova. Sve stranke u tom konzorciju bile su privatne ([182]). Stoga Komisija navodi da društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom nije moglo vršiti nadzor nad društvom CIN i obratno.

10.4. **Vrijeme prijenosa**

(534) Ako je do prijenosa imovine došlo nakon donošenja odluke Komisije u kojoj su izražene sumnje u spojivost potpore koja je već dodijeljena, to je drugi pokazatelj za to da je takav prijenos možda proveden kako bi se zaobišao nalog za povrat. Komisija navodi da je u ovom slučaju poziv na iskaz interesa objavljen 15. rujna 2010., dok je ugovor o kupoprodaji s društvom CIN potpisan 25. srpnja 2011. S druge strane, Komisijina odluka o pokretanju službenog istražnog postupka donesena je 5. listopada 2011. Ta se odluka, među ostalim, odnosila na privatizaciju poslovnog

([178]) Vidjeti uvodnu izjavu 99.
([179]) Vidjeti uvodnu izjavu 384.
([180]) Vidjeti uvodnu izjavu 391.
([181]) Vidjeti uvodnu izjavu 13.
([182]) To ne mijenja ni činjenica da je društvo Onorato Partecipazioni kasnije steklo puno vlasništvo i kontrolu nad društvima Moby i CIN (vidjeti i uvodnu izjavu 82.).

ogranka društva Tirrenia. Osim toga, Komisija je službeni istražni postupak među ostalim proširila i na novu konvenciju koju je CIN potpisao 7. studenoga 2012. ([183]) Prijenos je završen tek 19. srpnja 2012., no to je bilo zato što je Komisija morala odobriti koncentraciju. Međutim, Komisija navodi da je 25. srpnja 2011. kupoprodajni ugovor već bio valjan i obvezujući, iako se identitet jedne od stranaka kasnije djelomično promijenio kako bi se uklonile zabrinutosti u pogledu tržišnog natjecanja koje su se javile tijekom postupka koncentracije. Neupitna je činjenica da stranke pri potpisivanju ugovora nisu znale da će Komisija nekoliko mjeseci kasnije pokrenuti službeni istražni postupak niti su mogle znati za njegov sadržaj, procijeniti rizik za svaku stranku i odlučiti prenijeti imovinu kako bi taj istražni postupak postao bespredmetan. To se primjenjuje na mjere opisane u Odluci iz 2011., a još i više na mjere opisane u Odluci iz 2012., koja je donesena nakon zaključenja prodaje i povjeravanja nove konvencije društvu CIN.

(535) Osim toga, Komisija navodi da je Italija pravodobno obavijestila Komisiju o svojoj namjeri da proda poslovni ogranak društva Tirrenia u kombinaciji s novom konvencijom, u kontekstu rasprava s Komisijom o provedbi Uredbe o pomorskoj kabotaži (vidjeti i odjeljak 2.4.). Nadalje, Italija je radi pravne sigurnosti dostavila i nacrt nove konvencije ([184]). To je još jedan jasan pokazatelj za to da Italija nije namjeravala zaobići neki budući nalog za povrat time što je organizirala prijenos poslovnog ogranka i povjeravanje nove konvencije na način opisan i ocijenjen u odjeljku 7.1.3.

10.5. **Gospodarska logika prijenosa**

(536) Predmetni se pokazatelj odnosi na namjere stranaka u prijenosu imovine i na njegovu ekonomsku opravdanost s obzirom na buduće poslovanje društva koje će upravljati tom imovinom. U tom pogledu Komisija najprije navodi da je, s jedne strane, namjera talijanskih tijela bila postupiti u skladu s obvezom liberalizacije sektora pomorskog prijevoza kako je propisano Uredbom o pomorskoj kabotaži privatizacijom njegova glavnog javnog prijevoznika, grupe Tirrenia (uključujući društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom), te povjeravanjem obveze pružanja javne usluge društvu stjecatelju. Iako nije propisan tom uredbom, taj prijenos imovine i naknade za pružanje javne usluge doista je bio jedna od mogućnosti koje je Italija (vidjeti i uvodnu izjavu 114.) imala na raspolaganju za provedbu te liberalizacije, a u tim okolnostima bio je i optimalna mogućnost s obzirom na prodajnu cijenu imovine u odnosu na primjenu dvaju zasebnih postupaka ([185]). S druge strane, CIN je namjeravao na linijama obuhvaćenima obvezom pružanja javne usluge prometovati na učinkovitiji način od svojeg prethodnika, društva Tirrenia di Navigazione (kasnije pod izvanrednom upravom) i tako ostvariti dobit (uzimajući u obzir i linije na kojima je te razdoblje u kojem je poslovao na slobodnom tržištu).

(537) Kad je riječ o budućem poslovanju društva, Komisija napominje da je, iako CIN nudi iste ili vrlo slične linije i učestalost putovanja kao društvo Tirrenia, to samo logična posljedica stalne potrebe za pružanjem stvarnih usluga od općeg gospodarskog interesa, kako je utvrđeno u novoj konvenciji. Drugim riječima, kontinuitet javne usluge ne bi trebalo miješati s gospodarskim kontinuitetom na temelju pravila o državnim potporama. Komisija smatra da je Italija doista morala uskladiti zemljopisno područje primjene nove konvencije s prvotnom konvencijom kako bi ostvarila samu svrhu nove konvencije, odnosno i. osigurala teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka; i ii. pridonijela gospodarskom razvoju predmetnih otoka.

(538) Osim toga, Komisija navodi da su uvjeti za svakodnevno ispunjavanje obveza društva CIN u pogledu pružanja javne usluge znatno drukčiji. Iznos naknade utvrđuje se posve drukčijim mehanizmom kojim se od prijevoznika zahtijeva učinkovito poslovanje, a CIN se doista obvezao učiniti sljedeće: povećati učinkovitost flote u pogledu održavanja, osiguranja, troškova goriva i upravljanja posadom; poboljšati internetsku prodaju; povećati kvalitetu i ponudu usluga na brodovima; povećati broj prevezenih putnika i količinu prevezene robe. Naime, s obzirom na to da nema jamstva da će se troškovi u potpunosti pokriti i da se nominalni iznos naknade utvrđuje na nekoliko godina (tj. realni se iznos smanjuje), CIN nije imao drugog izbora nego provesti potpunu reorganizaciju poslovne strategije društva Tirrenia di Navigazione. To je društvo tijekom svoje duge povijesti u okviru grupe Tirrenia uvijek i dosljedno poslovalo na temelju javnih usluga, bez strategije za postizanje održive profitabilnosti, dok je društvo Tirrenia pod izvanrednom upravom samo bilo usmjereno na propisnu likvidaciju društva osiguravajući pritom kontinuitet javne usluge do prijenosa vlasništva na CIN nakon natječajnog postupka.

([183]) Komisija je 19. prosinca 2012. donijela izmijenjenu verziju te odluke (vidjeti uvodnu izjavu 5.).
([184]) Vidjeti uvodnu izjavu 4.
([185]) Vidjeti uvodnu izjavu 398.

(539) Stoga je CIN svoje obveze pružanja javne usluge i ostale djelatnosti izvršavao pod posve drukčijim uvjetima poslovanja od društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i na temelju vlastite strategije. Talijanska tijela doista nisu od društva CIN zahtijevala da primjenjuje određeni poslovni model ili zadrži određeni opseg djelatnosti osim onih utvrđenih u novoj konvenciji niti da preuzima određenu imovinu ili zaposlenike koji nisu bili neodvojivo povezani s ispunjavanjem obveza pružanja javne usluge kako je utvrđeno u novoj konvenciji. U tom je pogledu CIN mogao (te i dalje može) mijenjati način upravljanja poslovanjem kako smatra prikladnim.

(540) Komisija navodi da su, iako su same obveze pružanja javne usluge s obzirom na linije i učestalost nužno slične jer se njima odgovara na slične potrebe za javnom uslugom, uvjeti njihova izvršenja i poslovna strategija na kojoj se temelje različiti. Doista, ta *de facto* sličnost djelatnosti koje se obavljaju posljedica je vrlo specifičnih okolnosti predmeta te je ublažena različitim financijskim ograničenjima koja se primjenjuju na poslovanje društva CIN.

10.6. **Zaključak o gospodarskom kontinuitetu između društva Tirrenia pod izvanrednom upravom i društva CIN**

(541) Na temelju prethodno navedenog Komisija navodi da cijena prijenosa, identitet vlasnika i vrijeme transakcija ne upućuju na gospodarski kontinuitet. Iako opseg transakcije i njezina gospodarska logika sadržavaju neke elemente koji upućuju na postojanje gospodarskog kontinuiteta, u pogledu tih dvaju kriterija Komisija navodi da svaki element mogućeg kontinuiteta proizlazi iz vrlo specifičnih okolnosti te transakcije, tj. povezivanja prijenosa imovine i ugovora o javnim uslugama u okviru jednog postupka, veličine transakcije i općenito primjenjivih zakona o radu. Konkretno, ništa ne upućuje na pokušaj zaobilaženja obveze povrata sredstava. S obzirom na sve navedeno Komisija zaključuje da ne postoji gospodarski kontinuitet između društava Tirrenia i CIN. To znači i da se obveza povrata nezakonite i nespojive državne potpore dodijeljene društvu Tirrenia ne proširuje na CIN,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Naknada isplaćena društvu Tirrenia i prioritet u pogledu vezova dodijeljen za pružanje usluga pomorskog prijevoza na dvanaest linija na temelju prvotne konvencije, kako je produljena u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 18. srpnja 2012., čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je nezakonito provela državnu potporu za prometovanje na trima linijama, Napulj – Palermo, Civitavecchia – Olbia i Genova – Porto Torres, čime je prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a.

2. Potpora iz stavka 1. ovog članka spojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

1. Produljenje potpore za sanaciju od 11. srpnja 2011. do 18. rujna 2012. čini potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je nezakonito provela tu državnu potporu i time prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a.

2. Potpora iz stavka 1. ovog članka u iznosu od 25 203 063,89 EUR nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 3.

1. Oslobođenje od neizravnih poreza na prijenose društava Caremar, Saremar i Toremar na regije Kampaniju, Sardiniju i Toskanu te poslovnog ogranka društva Tirrenia na CIN čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je nezakonito provela tu državnu potporu i time prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a.

2. Oslobođenje od poreza na dobit trgovačkih društava na prihode od prodaje poslovnog ogranka društva Tirrenia društvu CIN čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je nezakonito provela tu državnu potporu i time prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a.

3. Potpora iz stavaka 1. i 2. ovog članka nespojiva je s unutarnjim tržištem.

4. U trenutku donošenja ove Odluke Italija još nije isplatila potporu iz stavka 2. ovog članka.

Članak 4.

1. Upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti čini državnu potporu u korist društva Tirrenia u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je nezakonito provela tu državnu potporu i time prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a.

2. Potpora iz stavka 1. ovog članka u iznosu od 11 421 300 EUR nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 5.

1. Dodjela nove konvencije za razdoblje od 18. srpnja 2012. do 18. srpnja 2020. u kombinaciji s poslovnim ograkom društva Tirrenia i prioritetom u pogledu vezova društvu CIN, uključujući odgođeno plaćanje dijela kupovne cijene koju je trebao platiti CIN, ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

2. Mogućnost upotrebe sredstava iz fonda Fondo Aree Sottoutilizzate za potrebe likvidnosti, kako je utvrđena Zakonom iz 2010., ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 6.

1. Italija od korisnika mora zatražiti povrat nespojive potpore iz članaka 2., 3. i 4. ako je ona isplaćena.

2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su ti iznosi stavljeni na raspolaganje korisniku do njihova stvarnog povrata.

3. Kamate se izračunavaju na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([186]) i Uredbom Komisije (EZ) br. 271/2008 ([187]) o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.

4. Na temelju informacija kojima raspolaže Komisija potvrđuje da je korisnik već vratio glavnicu potpore iz članka 2.

5. Italija mora otkazati sva preostala plaćanja potpore iz članka 3. stavka 2. s učinkom od dana donošenja ove Odluke.

Članak 7.

1. Povrat potpore iz članka 6. trenutačno stupa na snagu i odmah proizvodi učinak.

2. Italija je dužna osigurati da se ova Odluka provede u roku od četiri mjeseca od dana njezine objave.

Članak 8.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Italija je dužna Komisiji dostaviti sljedeće podatke:

— ukupni iznos (glavnicu i kamatu na iznos povrata) koji korisnik mora vratiti,

— detaljni opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom,

— dokumente kojima se dokazuje da je korisniku naloženo da vrati potporu.

([186]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

([187]) Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).

2. Italija izvješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke sve dok se ne izvrši povrat potpore iz članka 6. Na jednostavan zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom. Mora dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamata na iznos povrata koje je korisnik već vratio.

Članak 9.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Komisija može objaviti iznose potpore i kamata na iznos povrata vraćene u okviru provedbe ove Odluke ne dovodeći u pitanje članak 30. Uredbe (EU) 2015/1589.

Sastavljeno u Bruxellesu 2. ožujka 2020.

Za Komisiju
Margrethe *VESTAGER*
Izvršna potpredsjednica