ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2020/1412

z 2. marca 2020

o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione

[oznámené pod číslom C(2020) 1110]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Komisia začala 5. októbra 2011 formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s rôznymi opatreniami, ktoré Taliansko prijalo v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ([2]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2011“). Vyšetrovanie sa okrem iného týkalo náhrad, ktoré boli poskytnuté spoločnosti Tirrenia di Navigazione (ďalej len „Tirrenia“) za prevádzku viacerých námorných trás od 1. januára 2009, a procesu privatizácie (pozri oddiel 2.3.3), ktorého výsledkom bolo nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia (pozri aj odôvodnenie 27) spoločnosťou Compagnia Italiana di Navigazione (ďalej len „CIN“).

(2) Rozhodnutie z roku 2011 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([3]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania.

(3) V súvislosti s opatreniami, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, boli Komisii doručené pripomienky od spoločností Tirrenia v mimoriadnej správe, Pan Med Lines (ďalej len „Pan Med“), CIN a Grandi Navi Veloci (uvádza sa aj v skratke GNV) (pozri oddiel 5). Komisia ich postúpila Taliansku, ktoré malo možnosť reagovať. Taliansko nepredložilo nijaké pripomienky.

(4) Talianske orgány 10. januára 2012 formálne notifikovali, údajne z dôvodov právnej istoty, návrhy zmlúv o službách vo verejnom záujme (ďalej len „dohovory“), ktoré by sa uzavreli s príslušnými budúcimi nadobúdateľmi obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar a na základe ktorých by sa týmto nadobúdateľom poskytovali náhrady. Komisia 24. januára 2012, 4. februára 2012 a 3. júla 2012 požiadala talianske orgány o doplňujúce informácie týkajúce sa notifikovaných opatrení. Talianske orgány tieto informácie poskytli listami z 9. februára 2012, 11. mája 2012 a 19. júla 2012. Listom z 19. júla 2012 talianske orgány zároveň Komisiu informovali, že deň predtým bol podpísaný nový dohovor medzi talianskym štátom a spoločnosťou CIN.

([1]) Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18 a Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58.

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

([3]) Štátna pomoc – Talianska republika – Štátna pomoc SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Štátna pomoc pre spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group (potenciálna štátna pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme a potenciálna pomoc v rámci privatizácie) [SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)] – Výzva na predloženie pripomienok podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18).

(5) Komisia 7. novembra 2012 rozšírila vyšetrovacie konanie okrem iného (pozri oddiel 2.2) o i) neoprávnené predĺženie záchrannej pomoci poskytnutej spoločnosti Tirrenia a ii) náhradu za služby vo verejnom záujme poskytnutú spoločnosti CIN podľa nového dohovoru uzavretého s talianskym štátom. Zmenené znenie ([4]) uvedeného rozhodnutia Komisia prijala 19. decembra 2012 (ďalej len „rozhodnutie z roku 2012“).

(6) Rozhodnutie z roku 2012 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([5]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania.

(7) V súvislosti s opatreniami, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, boli Komisii doručené pripomienky od spoločností CIN, Tirrenia v mimoriadnej správe a Pan Med (pozri oddiel 5). Komisia ich postúpila Taliansku, ktoré malo možnosť reagovať. Taliansko nepredložilo nijaké pripomienky.

(8) 5. októbra 2012 Komisia zadala spoločnosti Ecorys Netherlands BV zákazku na vypracovanie odhadu trhovej hodnoty príslušných aktív spoločnosti Tirrenia, ktoré boli ponúknuté na predaj (pozri oddiel 2.3.3.5), a to na základe dvoch alternatívnych scenárov. Spoločnosť Ecorys predložila svoju záverečnú správu 4. septembra 2013 (ďalej len „správa spoločnosti Ecorys“). Komisia postúpila túto správu Taliansku 27. septembra 2013. Taliansko predložilo svoje pripomienky k správe spoločnosti Ecorys vrátane protichodného ohodnotenia, ktoré vykonal jeho vlastný nezávislý expert Banca Profilo, listom zo 17. decembra 2013.

(9) Komisia rozhodnutím z 22. januára 2014 (ďalej len „rozhodnutie z roku 2014“) ([6]) uzavrela formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o rôzne opatrenia, ktoré prijal sardínsky región v prospech spoločnosti Saremar. Odvolanie, ktoré voči tomuto rozhodnutiu podali spoločnosť Saremar a uvedený región, Všeobecný súd v roku 2017 zamietol ([7]).

(10) 12. februára 2016, 29. mája 2018, 18. septembra 2018, 10. októbra 2018 a 22. novembra 2018 spoločnosť Grimaldi Euromed S.p.A. (ďalej len „Grimaldi“) predložila Komisii informácie opísané v oddiele 6. Na žiadosť spoločnosti Grimaldi sa útvary Komisie 17. júla 2018 stretli aj s právnym zástupcom spoločnosti.

(11) Komisia požiadala talianske orgány o doplňujúce informácie 25. januára 2018, 29. marca 2018 a 31. augusta 2018. Talianske orgány poskytli tieto informácie 26. apríla 2018, 31. mája 2018, 2. novembra 2018 a 11. decembra 2018. Útvary Komisie sa 23. a 24. januára 2019 stretli s talianskymi orgánmi v Ríme. Talianske orgány v nasledujúcich mesiacoch predložili doplňujúce informácie, o ktoré Komisia požiadala na tomto stretnutí.

(12) Toto rozhodnutie sa týka len možných opatrení pomoci v prospech spoločností Tirrenia a CIN ako sa uvádza v odôvodnení 31. Všetky zostávajúce opatrenia, ktoré boli predmetom rozhodnutí z rokov 2011 a 2012, sa vyšetrujú samostatne v rámci vecí SA.32014, SA.32015 a SA.32016 a toto rozhodnutie sa preto na ne nevzťahuje. Tieto zostávajúce opatrenia sa týkajú najmä iných spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group.

2. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE A OPIS OPATRENÍ, KTORÉ SÚ PREDMETOM VYŠETROVANIA

2.1. Všeobecný rámec

2.1.1. *Pôvodné dohovory*

(13) Tradičným vlastníkom skupiny Tirrenia Group bol taliansky štát prostredníctvom spoločnosti Fintecna ([8]) a skupina pôvodne zahŕňala šesť spoločností, a to spoločnosti Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tieto spoločnosti poskytovali služby námornej dopravy v rámci samostatných zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté s talianskym štátom v roku 1991 a boli platné 20 rokov od januára 1989 do decembra 2008 (ďalej len „pôvodné dohovory“). Spoločnosť Fintecna bola držiteľom 100 % základného imania spoločnosti Tirrenia, ktorá bola zasa úplným vlastníkom regionálnych spoločností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar. Spoločnosť Adriatica, ktorá pôvodne prevádzkovala viacero trás medzi Talianskom a Albánskom/Chorvátskom/Gréckom/Čiernou Horou, sa v roku 2004 zlúčila so spoločnosťou Tirrenia.

([4]) Všetky zmeny sa týkali opatrení v prospech spoločnosti Saremar.

([5]) Štátna pomoc – Talianska republika – Štátna pomoc SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Taliansko – Štátna pomoc spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia a ich nadobúdateľom – Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ (Ú. v. EÚ C 84, 22.3.2013, s. 58).

([6]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/261 z 22. januára 2014 o opatreniach SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ktoré vykonal región Sardínia v prospech spoločnosti Saremar [oznámené pod číslo C(2013) 9101] (Ú. v. EÚ L 49, 22.2.2018, s. 22).

([7]) Pozri rozsudok zo 6. apríla 2017 vo veci T-219/14 *Regione autonoma della Sardegna (Taliansko)/Komisia*, ECLI:EU:T:2017:266.

([8]) Úplným vlastníkom spoločnosti Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je talianske ministerstvo hospodárstva a financií a spoločnosť sa špecializuje na riadenie akcionárskych podielov a privatizačných procesov, ako aj na riešenie projektov racionalizácie a reštrukturalizácie podnikov, ktoré sa potýkajú s priemyselnými, finančnými alebo organizačnými ťažkosťami.

(14) Účelom týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme bolo zaručiť pravidelnosť a spoľahlivosť služieb námornej dopravy, z ktorých väčšina slúžila na spojenie pevninského Talianska so Sicíliou, Sardíniou a inými menšími talianskymi ostrovmi. Taliansky štát na tento účel poskytoval finančnú podporu vo forme dotácií, ktoré sa vyplácali priamo každej zo spoločností skupiny Tirrenia Group.

(15) Spoločnosť Tirrenia poskytovala služby námornej dopravy na viacerých zmiešaných (cestujúci, osobné automobily a nákladné automobily) linkách a takisto na niektorých nákladných linkách, zväčša medzi pevninským Talianskom a Sardíniou, Sicíliou a Tremitskými ostrovmi, ako aj medzi Sardíniou a Sicíliou. Presné dotknuté linky sú opísané ďalej.

(16) 6. augusta 1999 začala Komisia postup stanovený v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s pomocou vyplatenou na základe pôvodných dohovorov šiestim spoločnostiam, ktoré vtedy tvorili skupinu Tirrenia Group.

(17) Vo fáze vyšetrovania talianske orgány požiadali, aby sa vec skupiny Tirrenia Group rozdelila tak, aby prioritou mohlo byť dosiahnutie konečného rozhodnutia o spoločnosti Tirrenia. Táto žiadosť bola motivovaná plánom talianskych orgánov na privatizáciu skupiny, ktorá sa mala začať spoločnosťou Tirrenia, a ich zámerom urýchliť proces v súvislosti s touto spoločnosťou.

(18) Komisia pristúpila na žiadosť talianskych orgánov a rozhodnutím Komisie 2001/851/ES ([9]) uzavrela konanie, ktoré sa začalo v súvislosti s pomocou poskytnutou spoločnosti Tirrenia (ďalej len „rozhodnutie z roku 2001“). Pomoc bola vyhlásená za zlučiteľnú pod podmienkou určitých záväzkov talianskych orgánov.

(19) Rozhodnutím Komisie 2005/163/ES ([10]) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2004“) prijatým 16. marca 2004 Komisia vyhlásila náhradu, ktorú Taliansko poskytlo spoločnostiam skupiny Tirrenia Group okrem spoločnosti Tirrenia ([11]), za čiastočne zlučiteľnú s vnútorným trhom, čiastočne zlučiteľnú pod podmienkou rešpektovania viacerých záväzkov talianskymi orgánmi a čiastočne nezlučiteľnú s vnútorným trhom. Rozhodnutie bolo založené na účtovných údajoch z rokov 1992 až 2001 a obsahovalo určité podmienky, ktorých cieľom bolo zabezpečiť zlučiteľnosť náhrady počas trvania pôvodných dohovorov.

(20) Všeobecný súd rozsudkom zo 4. marca 2009 vo veciach T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ([12]) (ďalej len „rozsudok z roku 2009“) rozhodnutie z roku 2004 zrušil. Týmto rozhodnutím nie je dotknuté prebiehajúce konanie v nadväznosti na rozsudok z roku 2009.

2.1.2. *Predĺženie pôvodných dohovorov*

(21) V článku 26 zákonného dekrétu č. 207 z 30. decembra 2008, ktorý bol zmenený na zákon č. 14 z 27. februára 2009, sa stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov (vrátane dohovoru, ktorý sa uplatňoval na spoločnosť Tirrenia), ktorých platnosť mala pôvodne uplynúť 31. decembra 2008, o jeden rok do 31. decembra 2009.

(22) V článku 19b zákonného dekrétu č. 135 z 25. septembra 2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 166 z 20. novembra 2009 (ďalej len „zákon z roku 2009“), sa stanovilo, že vzhľadom na privatizáciu spoločností skupiny Tirrenia Group sa akcionársky podiel regionálnych spoločností (okrem spoločnosti Siremar) prevedie z materskej spoločnosti Tirrenia bez zaplatenia akéhokoľvek protiplnenia takto:

1. spoločnosť Caremar na región Kampánia. Región Kampánia by následne na samostatnom základe previedol na región Lazio podnik s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti ([13]) prevádzkujúci dopravné spojenia s Pontinskými ostrovmi, od toho okamihu pod názvom Laziomar;

2. spoločnosť Saremar na región Sardínia;

3. spoločnosť Toremar na región Toskánsko.

([9]) Rozhodnutie Komisie 2001/851/ES z 21. júna 2001 o štátnej pomoci poskytnutej Talianskou republikou námornej spoločnosti Tirrenia di Navigazione (Ú. v. EÚ L 318, 4.12.2001, s. 9).

([10]) Rozhodnutie Komisie 2005/163/ES zo 16. marca 2004 o štátnej pomoci poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 53, 26.2.2005, s. 29).

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

([12]) Spojené veci T-265/04, T-292/04 a T-504/04 Tirrenia di Navigazione/Komisia, ECLI:EU:T:2009:48.

([13]) Tento prevod bol formalizovaný 1. júna 2011.

(23) V zákone z roku 2009 sa zároveň špecifikovalo, že nové dohovory medzi talianskym štátom a spoločnosťami Tirrenia a Siremar sa majú uzavrieť do 31. decembra 2009. Regionálne služby by podobne boli zakotvené v návrhoch zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré mali spoločnosti Saremar, Toremar a Caremar uzavrieť s regionálnymi orgánmi do 31. decembra 2009 (so Sardíniou a Toskánskom) a do 28. februára 2010 (s Kampániou a Laziom). Návrhy nových dohovorov/zmlúv o službách vo verejnom záujme by sa vložili do ponuky spolu so samotnými spoločnosťami a potom podpísali s kupujúcimi po dokončení privatizácie každej z týchto spoločností ([14]).

(24) Na tento účel sa zákonom z roku 2009 ďalej predĺžili pôvodné dohovory (vrátane dohovoru platného pre spoločnosť Tirrenia) od 1. januára 2010 do 30. septembra 2010.

(25) V zákone z roku 2009 sa zároveň stanovili pevné ročné stropy náhrad za prevádzku služieb od roku 2010 (v rámci predĺženia pôvodných dohovorov, ako aj podľa nových dohovorov a zmlúv o službách vo verejnom záujme) v celkovej výške 184 942 251 EUR takto:

Tabuľka 1

Stropy náhrad od roku 2010

Spoločnosť	Najvyššia ročná náhrada (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Z čoho 19 839 226 EUR z Kampánie a 10 030 606 EUR z Lazia.

(26) V článku 1 zákona č. 163 z 1. októbra 2010, ktorým sa mení zákonný dekrét č. 125 z 5. augusta 2010 (ďalej len „zákon z roku 2010“), sa napokon stanovilo ďalšie predĺženie pôvodných dohovorov (vrátane dohovoru platného pre spoločnosť Tirrenia) od 1. októbra 2010 až do dokončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar.

2.1.3. *Privatizácia spoločnosti Tirrenia a uzavretie nového dohovoru*

(27) V septembri 2010 bolo vyhlásené verejné výberové konanie (pozri oddiel 2.3.3) na nájdenie kupca obchodnej pobočky Tirrenia zviazané s novým dohovorom na poskytovanie služieb námornej dopravy na obdobie ôsmich rokov výmenou za náhradu za služby vo verejnom záujme. V tejto súvislosti sa namiesto spoločnosti Tirrenia odkazuje na obchodnú pobočku Tirrenia, keďže verejné výberové konanie sa týkalo len tých aktív a zmlúv, ktoré boli potrebné na vykonávanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme špecifikovaných v novom dohovore, ktorý sa mal uzavrieť s nadobúdateľom. Zostávajúce aktíva spoločnosti Tirrenia, ktoré spoločnosť používala na iné účely (akými sú lode, nehnuteľnosti a umelecké diela), sa mali predať v samostatných konaniach. Verejné výberové konanie sa okrem toho nevzťahovalo na záväzky spoločnosti Tirrenia, takže na kupujúceho neboli prevedené nijaké dlhy, ktoré spoločnosti Tirrenia vznikli k dátumu predaja. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe dodnes existuje ako samostatný subjekt, aj keď s hlavným účelom likvidácie po vyplatení veriteľov.

(28) V nadväznosti na úspešnú ponuku vo verejnom výberovom konaní spoločnosť CIN podpísala 25. júla 2011 zmluvu o nadobudnutí obchodnej pobočky Tirrenia. Nový dohovor medzi talianskym štátom a spoločnosťou CIN bol podpísaný 18. júla 2012. Na základe toho bolo vlastníctvo obchodnej pobočky Tirrenia 19. júla 2012 prevedené zo štátu na spoločnosť CIN.

([14]) Článok 19b ods. 10 zákona z roku 2009.

2.2. **Opatrenia v rozsahu pôsobnosti rozhodnutí z rokov 2011 a 2012**

(29) Predmetom posúdenia vo formálnom vyšetrovacom konaní, ktoré sa začalo na základe rozhodnutí z rokov 2011 a 2012, boli tieto opatrenia (pozri aj oddiel 3):

a) náhrada za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu na základe predĺženia pôvodných dohovorov (*opatrenie 1*);

b) neoprávnené predĺženie záchrannej pomoci pre spoločnosti Tirrenia a Siremar (*opatrenie 2*);

c) privatizácia spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ([15]) (*opatrenie 3*);

d) náhrada vyplatená za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podľa budúcich dohovorov/zmlúv o službách vo verejnom záujme (*opatrenie 4*);

e) priorita kotvenia (*opatrenie 5*);

f) opatrenia stanovené zákonom z roku 2010, ktorým sa mení zákonný dekrét č. 125/2010 (*opatrenie 6*);

g) dodatočné opatrenia, ktoré prijal región Sardínia v prospech spoločnosti Saremar (*opatrenie 7*).

(30) Komisia rozhodnutím z roku 2014 uzavrela formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o opatrenia prijaté regiónom Sardínia v prospech spoločnosti Saremar uvedené ako opatrenie 7, s výnimkou jedného opatrenia ([16]).

2.3. **Podrobný opis opatrení, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia**

(31) Toto rozhodnutie sa týka len opatrení 1 – 6 uvedených v odôvodnení 29. Tieto opatrenia sa podrobnejšie opisujú v nasledujúcich oddieloch.

2.3.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi štátom a spoločnosťou Tirrenia*

2.3.1.1. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

(32) V článku 1 pôvodného dohovoru so spoločnosťou Tirrenia sa stanovovali päťročné plány s podrobným uvedením prístavov, ktoré sa mali obsluhovať, druhu plavidiel, ktoré sa mali používať, a požadovanej frekvencie služby zverenej spoločnosti Tirrenia.

(33) Taliansko Komisiu informovalo, že v prípade spoločnosti Tirrenia posledný päťročný plán prijatý ministerským dekrétom z 20. septembra 2001 zahŕňal obdobie rokov 2000 – 2004. V tomto pláne sa plne zohľadňujú záväzky (najmä obmedzenia v rozsahu pôsobnosti režimu služieb vo verejnom záujme), ktoré Taliansko prijalo v súvislosti s rozhodnutím Komisie z roku 2001. Plán na obdobie rokov 2005 – 2008 bol vypracovaný, ale nebol nikdy formálne schválený príslušnými ministerstvami. Vláda namiesto toho prijala rozhodnutia *ad hoc* s cieľom lepšie zosúladiť služby s potrebami miestnych spoločenstiev, ale bez toho, aby sa podstatne zmenil systém služieb vo verejnom záujme. Talianske orgány tvrdili, že dlhodobejšie plánovanie už nebolo možné z dôvodu chýbajúceho rozpočtovania požadovaných finančných prostriedkov. Obmedzené zmeny, ktoré sa vykonali, sa preto zväčša týkali redukcie služieb vo verejnom záujme.

(34) Na základe pôvodného dohovoru, tak ako bol predĺžený a upravený (v prípade vybraných trás), spoločnosť Tirrenia od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 prevádzkovala tieto linky:

— Janov – Porto Torres: spoločnosť Tirrenia poskytovala mimo sezóny zmiešané služby na základe režimu služieb vo verejnom záujme ([17]) a v sezóne poskytovala komerčné služby. V režime služieb vo verejnom záujme spoločnosť Tirrenia zabezpečovala každodenné služby s večernými odchodmi z oboch prístavov na základe vopred stanovených cestovných poriadkov, aby sa zabezpečili spoľahlivé spojenia na železničnú sieť v Sardínii. Jediný konkurent, ktorý v príslušnom časovom období takisto prevádzkoval túto linku celý rok, spoločnosť Grandi Navi Veloci, garantoval mimo sezóny len tri odchody za týždeň. Hoci v sezóne spoločnosť Grandi Navi Veloci poskytovala každodennú službu, nezabezpečovala večerné odchody z oboch prístavov,

([15]) Toto opatrenie zahŕňa odklad zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN za nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia a viacero údajných dodatočných opatrení pomoci v rámci privatizácie obchodnej pobočky Siremar (napr. protizáruku a zvýšenie kapitálu zo strany štátu pre spoločnosť CdI, subjekt, ktorý pôvodne nadobudol obchodnú pobočku Siremar).

([16]) V rozhodnutí z roku 2014 sa neposudzoval projekt „Bonus Sardo – Vacanza“, ktorý je súčasťou opatrenia 7, a nebude sa posudzovať ani v tomto rozhodnutí.

([17]) Do roku 2007 bola táto linka aj v sezóne prevádzkovaná v režime služieb vo verejnom záujme.

— Civitavecchia – Olbia: spoločnosť Tirrenia poskytovala mimo sezóny zmiešané služby na základe režimu služieb vo verejnom záujme ([18]) a v sezóne poskytovala komerčné služby. V režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia každodenné služby s večernými odchodmi z oboch prístavov na základe vopred stanovených cestovných poriadkov. Aspoň v časti posudzovaného obdobia prevádzkovala túto linku v sezóne aj mimo sezóny spoločnosť SNAV. V roku 2008 však spoločnosť SNAV prevádzkovala túto linku mimo sezóny len trikrát za týždeň a v sezóne každý deň. Zdá sa, že v rokoch 2009 a 2010 spoločnosť SNAV zvýšila frekvenciu prevádzky mimo sezóny na dennú. Po máji 2011 však spoločnosť SNAV prestala túto linku prevádzkovať, keď túto linku prevzala spoločnosť Grandi Navi Veloci. Spoločnosť Grandi Navi Veloci sa potom rozhodla toto spojenie prevádzkovať len v sezóne. Prítomnosť iných prevádzkovateľov (napr. Moby, Sardinia Ferries) na tejto linke v časti tohto obdobia bola obmedzená na sezónu,

— Neapol – Palermo: v roku 2009 poskytovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby na základe režimu služieb vo verejnom záujme po celý rok, zatiaľ čo od roku 2010 poskytovala spoločnosť Tirrenia tieto služby na základe režimu služieb vo verejnom záujme mimo sezóny a v sezóne ich poskytovala na komerčnom základe. V režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia každodenné služby s večernými odchodmi z oboch prístavov podľa vopred stanoveného harmonogramu. Jediný konkurent, ktorý počas celého obdobia predĺženia takisto prevádzkoval túto linku po celý rok, spoločnosť SNAV, ponúkal odchody každý deň, negarantoval by však rovnakú pravidelnosť a kontinuitu ako spoločnosť Tirrenia ([19]). Spoločnosť SNAV navyše na prevádzkovanie tejto linky používala omnoho staršie plavidlá ako spoločnosť Tirrenia, neponúkala preto rovnakú kvalitu ([20]). Spoločnosť Grandi Navi Veloci uviedla, že v roku 2011 prevádzkovala túto linku od mája do decembra a v roku 2012 po celý rok (pozri aj odôvodnenia 266 a 267). Spoločnosť Grandi Navi Veloci ponúkala služby na tejto linke v spolupráci so spoločnosťou SNAV,

— Janov – Olbia – Arbatax: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby najmenej trikrát za týždeň po celý rok. Do mesta Arbatax sa zachádzalo dvakrát za týždeň, pričom išlo o zastávku navyše po pristátí v Olbii. Súkromný prevádzkovateľ Moby prevádzkoval v posudzovanom období linku medzi Janovom a Olbiou len v určitej časti roka (vo väčšine rokov od polovice marca do polovice októbra). Spoločnosť GNV podobne pôsobila medzi Janovom a Olbiou len v sezóne. Spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom, ktorý prevádzkoval linku do Olbie po celý rok. Spoločnosť Tirrenia bola okrem toho počas celého posudzovaného obdobia jediným prevádzkovateľom, ktorý zabezpečoval spojenie do Arbataxu,

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby denne s večernými odchodmi z oboch prístavov po celý rok. Do Arbataxu sa zachádzalo dvakrát za týždeň ako do zastávky navyše. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom mimo sezóny aj v sezóne,

— Neapol – Cagliari: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby z každého prístavu aspoň raz za týždeň po celý rok. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom zmiešaných služieb mimo sezóny aj v sezóne,

— Palermo – Cagliari: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby z každého prístavu na týždennom základe po celý rok. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom zmiešaných služieb mimo sezóny aj v sezóne,

— Trapani – Cagliari: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby z každého prístavu na týždennom základe po celý rok. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom zmiešaných služieb mimo sezóny aj v sezóne,

— Termoli – Tremitské ostrovy: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia zmiešané služby aspoň na dennom základe z každého prístavu po celý rok. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom mimo sezóny aj v sezóne,

---

([18]) Do roku 2008 bola táto linka aj v sezóne prevádzkovaná v režime služieb vo verejnom záujme.

([19]) Spoločnosť SNAV konkrétne v období rokov 2009 – 2012 zrušila na tejto linke 76 plavieb, zatiaľ čo spoločnosť Tirrenia zrušila len 19 plavieb (t. j. štyrikrát menej). Z týchto 76 zrušených plavieb spoločnosti SNAV bolo okrem toho 19 zrušených z dôvodu štátnych sviatkov a zostávajúcich 57 z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok. Napriek takmer rovnakému času odchodu spoločnosť Tirrenia zrušila z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok len päť plavieb (čiže desaťkrát menej ako spoločnosť SNAV). Dôvodom zrušenia zostávajúcich plavieb spoločnosti Tirrenia bola vyššia moc, t. j. sedem bolo zrušených z dôvodu štrajku zamestnancov a ďalších sedem v dôsledku technických problémov.

([20]) Spoločnosť Tirrenia konkrétne používala dve lode postavené v rokoch 1999 a 2000, zatiaľ čo spoločnosť SNAV poskytovala svoje služby plavidlami z rokov 1973, 1974, 1980 a len v jednom prípade z roku 1989.

— Livorno – Cagliari ([21]): v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia služby nákladnej dopravy päťkrát za týždeň po celý rok. V príslušnom časovom období konkurenti (napr. Moby) na tejto linke ponúkali len jeden odchod týždenne a službu prerušovali počas letnej sezóny a vianočných sviatkov,

— Neapol – Cagliari: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia nákladné služby dva až tri razy za týždeň po celý rok. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom služieb nákladnej dopravy mimo sezóny aj v sezóne (popri svojej zmiešanej službe na tej istej linke),

— Ravenna – Catania: v režime služieb vo verejnom záujme zabezpečovala spoločnosť Tirrenia služby nákladnej dopravy z každého prístavu trikrát za týždeň po celý rok. Počas celého obdobia predĺženia bola spoločnosť Tirrenia na tejto linke jediným prevádzkovateľom služieb nákladnej dopravy mimo sezóny aj v sezóne.

2.3.1.2. Rozpočet a trvanie

(35) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené ročné náhrady poskytnuté spoločnosti Tirrenia v období od roku 2009 do júla 2012:

Tabuľka 2

Náhrady poskytnuté v období od roku 2009 do júla 2012

Rok	Náhrady (EUR)
2009 (január – december)	80 010 000
2010 (január – december)	72 685 642
2011 (január – december)	72 685 642
2012 (január – júl)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Suma vyplatená spoločnosti Tirrenia do prevodu vlastníctva obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN. Po zvyšok roka 2012 bolo spoločnosti CIN vyplatených 32 707 232,54 EUR. Celková náhrada vyplatená za rok 2012 tak predstavovala 72 685 642 EUR v súlade so stropom náhrad stanoveným zákonom z roku 2009.

(36) V pôvodnom dohovore sa stanovuje vyplácanie ročnej náhrady za služby vo verejnom záujme takto: úvodný preddavok sa uhradí do 30. marca každého roka a rovná sa 70 % náhrady vyplatenej za predchádzajúci rok. Druhá platba, ktorá sa uskutoční do 30. júna, sa rovná 20 % náhrady. Rozdiel medzi vyplatenými sumami a deficitom medzi prevádzkovými nákladmi a príjmami v aktuálnom roku predstavuje zostatok, ktorý sa vyplatí do 30. novembra. Ak by sa ukázalo, že spoločnosť Tirrenia dostala sumu vyššiu ako čisté náklady na poskytované služby (príjmy mínus straty), musí rozdiel vrátiť ([22]).

(37) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 34), v sezóne prevádzkuje spoločnosť Tirrenia linky Janov – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia a Neapol – Palermo (od roku 2010) na komerčnom základe. Akékoľvek zisky dosiahnuté na týchto linkách v sezóne sa odpočítajú od sumy náhrady za služby vo verejnom záujme splatnej spoločnosti Tirrenia, zatiaľ čo akékoľvek straty, ktoré v tomto období vzniknú, by musela znášať spoločnosť Tirrenia sama. Tým sa znižuje výška náhrady potrebnej na prevádzku týchto liniek v režime služieb vo verejnom záujme, ktorý sa uplatňuje mimo sezóny.

— Náhrady poskytnuté v roku 2009

(38) Prezidentským dekrétom č. 501 z 1. júna 1979 (ďalej len „dekrét č. 501/79“) sa špecifikujú rôzne prvky (príjmy a náklady), ktoré vstupujú do výpočtu dotácie vyplácanej prevádzkovateľom námorných služieb vo verejnom záujme. Zákonom č. 856 z 5. decembra 1986 (ďalej len „zákon č. 856/86“) sa okrem toho stanovili určité zmeny systému záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme v Taliansku. V súvislosti so spojeniami s veľkými a malými ostrovmi sa jeho článkom 11 zmenili kritériá výpočtu náhrad za služby vo verejnom záujme.

([21]) Podľa pôvodného dohovoru bola možná aj prevádzka nákladného spojenia z Janova do Cagliari, táto možnosť sa však využívala len do júla 2008 a nie počas obdobia predĺženia.

([22]) Po 25. novembri 2010 sa rozhodnutím medziministerskej konferencie ministerstva infraštruktúry a dopravy, ministerstva hospodárstva a financií a ministerstva hospodárskeho rozvoja pre určenie ročnej dotácie stanovenej podľa článku 11 zákona č. 856/1986 (ďalej len „medziministerská konferencia“) akákoľvek suma nadmernej náhrady odpočíta z budúcich preddavkov dotácií.

Dotácia sa skutočne musela vypočítať na základe rozdielu medzi príjmami a nákladmi služby ako sa určilo s odkazom na priemerné a objektívne parametre a musela zahŕňať primeranú návratnosť investovaného kapitálu. V tom istom článku sa zároveň stanovuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme museli zahŕňať zoznam dotovaných liniek, frekvenciu a druhy lodí, ktoré sa majú používať. Dotácie mali schvaľovať zodpovední ministri. Zásady stanovené v prezidentskom dekréte č. 501/79 a zákone č. 856/86 sa zohľadnili v pôvodných dohovoroch.

(39) Za rok 2009 bola náhrada za plnenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu skutočne vypočítaná v súlade s metodikou stanovenou pôvodným dohovorom, ktorý bol v platnosti od roku 1991 a bol predĺžený po pôvodnom dátume uplynutia platnosti 31. decembra 2008. Náhrada zodpovedala najmä akumulovanej čistej strate v súvislosti so službami prevádzkovanými v režime služieb vo verejnom záujme, ku ktorej sa pripočítala variabilná suma zodpovedajúca návratnosti investovaného kapitálu.

(40) Pri výpočte náhrady vymedzenej verejnými orgánmi sa prihliadalo na tieto rôzne prvky nákladov: nadobudnutie, reklama a náklady na ubytovanie, náklady na nakládku, vykládku a manévrovanie, náklady na administratívnych zamestnancov na pobreží, náklady na údržbu lodí, administratívne náklady, náklady na poistenie, náklady na prenájom a lízing, palivo, dane a náklady na odpisy.

— Náhrady poskytnuté v rokoch 2010, 2011 a 2012

(41) Od roku 2010 sa náhrady za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu určovali uplatnením novej metodiky stanovenej v smernici CIPE ([23]) z 9. novembra 2007 s názvom *Kritériá pre vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dynamika cestovného v sektore námornej kabotáže vo verejnom záujme* (ďalej len „smernica CIPE“) ([24]). Podľa preambuly bola smernica CIPE vydaná vzhľadom na privatizáciu verejných podnikov prevádzkujúcich námorné služby v režime služieb vo verejnom záujme ([25]). Ustanovenia smernice CIPE sa na služby poskytované spoločnosťami skupiny Tirrenia Group uplatňovali od roku 2010, čiže aj pred nadobudnutím platnosti príslušných nových dohovorov a zmlúv o službách vo verejnom záujme po príslušnej privatizácii.

(42) Metóda stanovená v smernici CIPE umožňuje podnikom prevádzkujúcim námorné služby vo verejnom záujme dosiahnuť primeranú návratnosť. Miera návratnosti kapitálu by sa vypočítala na základe vážených priemerných kapitálových nákladov (WACC).

(43) Požadovaná rentabilita vlastného kapitálu ([26]) sa má vypočítať pomocou modelu oceňovania kapitálových aktív. Na základe tohto modelu sú náklady na vlastný kapitál odvodené ako funkcia i) bezrizikovej sadzby; ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu podniku v pomere k akciovému trhu) a iii) rizikovej prirážky na vlastný kapitál pridelenej akciovému trhu.

(44) Náklady na vlastný kapitál by sa vypočítali najmä tak, že na mieru návratnosti bezrizikových činností by sa uplatnila prirážka za znášanie rizika navyše. Táto prirážka sa má vypočítať ako riziková prirážka trhu vynásobená jeho koeficientom beta, ktorým sa meria, aká riziková je konkrétne činnosť v pomere k trhu.

(45) Podľa smernice CIPE miera návratnosti bezrizikových činností zodpovedá priemernému hrubému výnosu z referenčných desaťročných dlhopisov s odkazom na predchádzajúcich dvanásť mesiacov, za ktoré existujú dostupné údaje.

(46) V smernici CIPE sa stanovuje trhová riziková prirážka 4 %. V prípade služby, ktorá sa neprevádzkuje výhradne, je predpokladané vyššie riziko, ktoré znáša prevádzkovateľ, okrem toho odmenené tak, že k trhovej rizikovej prirážke sa pripočíta ďalších 2,5 %.

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (ďalej len „GURI“) č. 50 z 28. februára 2008.
([25]) Podľa článku 1 bodu 999 zákona č. 296 z 27. decembra 2006 a článku 1 písm. e) zákonného dekrétu č. 430/1997.
([26]) Požadovaná miera návratnosti pre kapitálového investora vzhľadom na rizikový profil podniku a súvisiace peňažné toky.

(47) V praxi však výška náhrady vyplatenej spoločnosti Tirrenia nemôže presiahnuť strop 72 685 642 EUR ročne stanovený zákonom z roku 2009 (pozri odôvodnenie 25). Hoci zákonom z roku 2009 sa stanovujú horné hranice ročných náhrad vyplatených všetkým spoločnostiam skupiny Tirrenia za prevádzku námorných služieb, na ktoré sa vzťahuje režim služieb vo verejnom záujme, smernica CIEP zároveň obsahuje určité ochranné opatrenia, ktoré týmto prevádzkovateľom umožňujú dostatočné pokrytie ich prevádzkových nákladov.

(48) Podľa smernice CIPE musia byť najmä rozsah pôsobnosti služieb, maximálne cestovné stanovené novým dohovorom a skutočne poskytnutá náhrada vymedzené tak, aby sa pokryli všetky prípustné náklady poskytovateľa služieb. Uplatňuje sa tento vzorec:

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

kde:

— *VA(RSP)* je diskontovaná hodnota náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme,

— *VA(AI(X))* je diskontovaná hodnota iných príjmov (príjmy z cestovného a iné),

— *VA(CA)* je diskontovaná hodnota prípustných prevádzkových nákladov, splátok dlhu a návratnosti investovaného kapitálu.

(49) V prípade, ak uvedená rovnica neplatí, mohol by sa znížiť rozsah dotovaných činností (pozri aj odôvodnenie 103) alebo ako alternatíva by sa mohla preskúmať organizácia služieb ((napr. druh lodí) alebo by sa mohlo upraviť maximálne cestovné.

(50) Okrem toho sa každoročne upravuje strop cestovného platný pre každú službu, očistený od daní a prístavných poplatkov, a to na základe vzorca na výpočet hornej hranice cien takto:

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

kde:

— ΔT je ročná percentuálna zmena stropu cestovného,

— ΔP je miera inflácie za referenčné obdobie,

— X je skutočná ročná miera úpravy stropu cestovného stanovená v dohovore, ktorá počas trvania dohovoru zostáva konštantná.

(51) V smernici CIPE sa zároveň špecifikuje, že strop cestovného sa môže upraviť, aby sa v ňom zohľadňovali zmeny cien paliva, pričom ako referenčná hodnota sa použijú štandardné verejne dostupné ceny.

2.3.2. *Neoprávnené predĺženie záchrannej pomoci pre spoločnosť Tirrenia*

(52) Komisia schválila záchrannú pomoc pre spoločnosti Tirrenia a Siremar 16. novembra 2010 (ďalej len „rozhodnutie z roku 2010“) ([27]). Pomoc pozostávala zo záruky za úverové linky, ktoré poskytli súkromné banky v sume až do výšky 95 000 000 EUR. Taliansko sa zaviazalo oznámiť Komisii najneskôr do šiestich mesiacov od schválenia opatrenia záchrannej pomoci reštrukturalizačný plán alebo dôkaz, že úver bol splatený v plnej výške a/alebo že záruka bola ukončená.

(53) Taliansko následne Komisiu informovalo, že vybrané finančné inštitúcie, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ďalej len „BIIS“) a Unicredit, schválili pre spoločnosti Tirrenia a Siremar úverovú linku vo výške 40 000 000 EUR (t. j. 25 000 000 EUR pre spoločnosť Tirrenia a 15 000 000 pre spoločnosť Siremar) s dátumom splatnosti stanoveným na 30. júna 2011. Štát poskytol záruku na úverovú linku 15. februára 2011.

(54) Financovanie bolo vyplatené takto:

a) prvá splátka 28. februára 2011 (20 000 000 EUR pre spoločnosť Tirrenia a 12 000 000 EUR pre spoločnosť Siremar);

b) druhá splátka 23. marca 2011 (5 000 000 EUR pre spoločnosť Tirrenia a 3 000 000 EUR pre spoločnosť Siremar).

(55) Taliansko Komisiu informovalo, že vzhľadom na to, že prvá splátka zaručeného úveru bola spoločnostiam Tirrenia a Siremar vyplatená až 28. februára 2011, šesťmesačná lehota na splatenie úveru v zmysle bodu 25 písm. a) usmernení spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004“) ([28]) a odôvodnení 32 a 47 rozhodnutia z roku 2010 uplynie 28. augusta 2011.

([27]) Schválenie poskytnutia štátnej pomoci v zmysle ustanovení článkov 107 a 108 ZFEÚ – Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky (Ú. v. EÚ C 102, 2.4.2011, s. 1).

([28]) Oznámenie Komisie — Usmernenia spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

(56) Spoločnosti Tirrenia a Siremar však svoje úvery nesplatili, v dôsledku čoho si spoločnosť BIIS 11. júla 2011 uplatnila štátnu záruku. K tomuto dátumu mala preto spoločnosť Tirrenia dlh voči štátu vo výške 25 203 063,89 EUR. Táto suma zahŕňala istinu príslušných úverov aj nesplatený úrok dlžný banke.

(57) Konkurzný súd schválil zaradenie ministerstva hospodárstva a financií k prednostným (*prededucibili*) veriteľom spoločnosti Tirrenia. Podľa talianskych orgánov sa mimoriadny komisár poverený riadením spoločnosti v insolvenčnom konaní v tom čase domnieval, že spoločnosť Tirrenia by mohla financovanie splatiť do 28. augusta 2011 čerpaním z príjmov z plánovanej privatizácie (pozri oddiel 2.3.3).

(58) 25. júla 2011 bola podpísaná zmluva o predaji obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN. Prevod aktív a tým aj platby sa však oneskoril, a to najmä pre ťažkosti so získaním potrebných povolení pre fúziu ([29]). Taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (ďalej len „AGCM“), napokon transakciu medzi spoločnosťami Tirrenia a CIN schválil 21. júna 2012 a predaj bol dokončený 19. júla 2012.

(59) Spoločnosť Tirrenia uhradila štátu sumu 25 852 548,93 EUR 18. septembra 2012. Taliansko 24. októbra 2012 Komisiu informovalo, že spoločnosť Tirrenia splatila v plnej výške sumy splatné od 11. júla 2011 vrátane úroku vo výške 649 485,04 EUR dlžného štátu, a poskytlo o tom dôkazy.

2.3.3. *Privatizácia spoločnosti Tirrenia a odklad zaplatenia kúpnej ceny spoločnosťou CIN*

(60) Spoločnosť Fintecna uverejnila prvú výzvu na predkladanie ponúk na predaj celého základného imania spoločnosti Tirrenia vrátane jej dcérskej spoločnosti Siremar 23. decembra 2009. Dňa 19. februára 2010 bolo prijatých 16 vyjadrení záujmu od 19 subjektov. Po neúspechu rokovaní s jediným uchádzačom, ktorý predložil záväznú ponuku, vyhlásila spoločnosť Fintecna 4. augusta 2010 konanie za uzavreté. Podľa Talianska boli príčinou neúspechu rokovaní obavy súvisiace s finančnými aspektmi ponuky.

(61) Po neúspechu prvého pokusu o privatizáciu boli obe spoločnosti, Tirrenia aj Siremar, ktoré čelili vážnym finančným ťažkostiam, pripustené k spoločnému insolvenčnému konaniu, ktoré je podľa talianskeho práva možné v prípade veľkých spoločností, t. j. mimoriadnemu správnemu konaniu (*amministrazione straordinaria*), a boli krátko na to vyhlásené za insolventné. Spoločnosť Tirrenia bola k mimoriadnemu správnemu konaniu pripustená konkrétne 5. augusta 2010. Rímsky súd vyniesol 12. augusta 2010 rozsudok č. 332/2010, ktorým vyhlásil spoločnosť Tirrenia za insolventnú.

2.3.3.1. Mimoriadne správne konanie

(62) Na rozdiel od bežného konkurzného konania, ktorého hlavným cieľom je likvidácia insolventného podniku s cieľom uspokojiť pohľadávky veriteľov, je mimoriadne správne konanie, stanovené zákonným dekrétom č. 270 z 8. júla 1999, osobitným insolvenčným konaním pre veľké podniky, ktorého cieľom je ochrana aktív a zabezpečenie pokračovania obchodnej činnosti.

(63) V rámci tohto konania sa riadenie insolventného podniku presunie na mimoriadneho komisára, ktorého menuje príslušné ministerstvo. Mimoriadny komisár navrhne plán ozdravenia dotknutého podniku, buď reštrukturalizáciou, alebo predajom aktív insolventného podniku. Tento plán musí predtým schváliť príslušné ministerstvo, pričom prihliada na stanovisko dozornej rady (zloženej expertmi menovanými ministerstvom).

(64) Mimoriadne správne konanie uplatňované na insolventné podniky, ktoré majú v úmysle absolvovať tento postup reštrukturalizácie, sa upravuje zákonným dekrétom č. 347 z 23. decembra 2003, ktorým sa stanovujú naliehavé opatrenia na reštrukturalizáciu veľkých insolventných podnikov, ktorý bol zmenami zmenený na zákon č. 39 z 18. februára 2004 (ďalej len „Marzanov zákon“). Tieto podniky musia zároveň kumulatívne splniť určité kritériá týkajúce sa počtu zamestnancov v predchádzajúcom roku a miery zadlženosti.

([29]) Podrobnejšie informácie pozri v odôvodneniach 79 – 81.

(65) V tomto konaní sa vyžaduje, aby insolventný podnik podal žiadosť talianskemu ministrovi hospodárskeho rozvoja aj žiadosť na príslušnom konkurznom súde. Ministerstvo potom rozhodne o pripustení insolventného podniku ku konaniu a menuje mimoriadneho komisára pod dohľadom dozornej rady, zatiaľ čo súd zisťuje stav insolventnosti podniku.

(66) Mimoriadny komisár musí do 180 dní od svojho menovania predložiť ministerstvu reštrukturalizačný plán. Riadne konkurzné konanie sa začne len v prípade, ak ministerstvo takýto reštrukturalizačný plán neschváli a alternatívny postup predaja aktív nie je realizovateľný.

(67) Zákonným dekrétom č. 134/2008 (ďalej len „dekrét č. 134/2008“) ([30]) za zaviedlo viacero zmien Marzanovho zákona. Tieto zmeny sa uplatňujú na podniky poskytujúce základné služby vo verejnom záujme a týkajú sa okrem iného možnosti, že mimoriadny komisár určí kupca aktív insolventného podniku rokovacím konaním so stranami, ktoré zaručia kontinuitu služby vo verejnom záujme zo strednodobého hľadiska a rýchly zásah. V dekréte č. 134/2008 sa špecifikuje, že predajná cena nemôže byť nižšia ako trhová hodnota aktív, ktorú stanoví nezávislý expert menovaný ministerským dekrétom.

(68) Dekrétom č. 134/2008 sa zaviedla aj možnosť realizovať – bezprostredne – plán prevodu aktív, na rozdiel od predchádzajúceho režimu, v ktorom sa vyžadovalo, aby bol najprv ministerstvu predložený reštrukturalizačný plán. V dekréte č. 134/2008 sa napokon stanovuje, že v prípade, ak nie je možné vykonať ani plán prevodu aktív, ani reštrukturalizačný plán, alebo ak ministerstvo nemôže schváliť ani jeden z týchto plánov, začne sa riadne konkurzné konanie.

2.3.3.2. Postup predaja

(69) Výzva na predkladanie ponúk na predaj obchodnej pobočky Tirrenia ([31]) zviazaný s novým dohovorom na osem rokov bola uverejnená 15. septembra 2010. Cieľom tejto výzvy bolo zistiť, či existovali nejaké potenciálne vnútroštátne alebo medzinárodné subjekty so záujmom o nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia, ktoré dokázali zaručiť kontinuitu dopravných služieb.

(70) Táto výzva bola uverejnená na webovom sídle spoločnosti Tirrenia, vo viacerých novinách ([32]) a takisto na vybraných špecializovaných webových sídlach ([33]). Lehota pre túto výzvu na vyjadrenie záujmu bola pôvodne stanovená do 29. septembra 2010, potom však bola verejným oznámením uverejneným v tých istých vnútroštátnych a medzinárodných novinách a webových sídlach predĺžená do 20. októbra 2010, aby sa umožnil primeraný čas na predloženie vyjadrení záujmu.

(71) Vnútroštátne, európske a mimoeurópske subjekty predložili spolu 21 vyjadrení záujmu o účasť v tomto výberovom konaní. Mimoriadny komisár potom vyzval šestnásť subjektov, vo vyjadreniach záujmu ktorých sa preukázalo, že by mohli zaručiť pokračovanie služby námornej dopravy ([34]), aby vykonali hĺbkovú analýzu obchodnej pobočky Tirrenia. Prístup k príslušnej dokumentácii sa poskytol pod podmienkou, že zainteresované strany podpísali dohody o mlčanlivosti.

(72) Jedenástim stranám ([35]), ktoré sa napokon rozhodli vykonať túto hĺbkovú analýzu, bol poskytnutý prístup k virtuálnym dátovým priestorom, ktoré obsahovali tieto informácie:

a) všetky technické, právne a finančné informácie vrátane podrobných údajov o obchodnej pobočke určenej na predaj;

b) podnikateľský plán obchodnej pobočky Tirrenia, ktorý vypracoval mimoriadny komisár;

c) správu predávajúceho o náležitej starostlivosti a súvahu podniku k dátumu pripustenia k mimoriadnemu správnemu konaniu;

([30]) Článok 4 ods. 4c zákonného dekrétu č. 134 z 28. augusta 2008, zmeneného na zákon č. 166 z 27. októbra 2008, o naliehavých opatreniach na reštrukturalizáciu veľkých insolventných podnikov (*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*).

([31]) Podrobnejšie informácie o používaní pojmu „obchodná pobočka“ v tejto súvislosti pozri v odôvodnení 27.

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

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

([34]) Päť subjektov bolo vylúčených, pretože neposkytli primerané dôkazy o tom, že dokážu zabezpečiť pokračovanie služby námornej dopravy vo verejnom záujme, keďže dotknuté fyzické osoby zjavne nemali potrebné finančné prostriedky.

([35]) Podľa talianskych orgánov ostatných päť subjektov, ktoré boli pozvané, aby sa zúčastnili na hĺbkovej analýze, uviedlo, že už nemajú záujem o účasť na tejto transakcii.

d) nový návrh dohovoru na osem rokov, ktorý má úspešný uchádzač podpísať so štátom;

e) všetky ďalšie požadované informácie, aby mohli potenciálni kupujúci správne oceniť predmet predaja.

(73) Minister hospodárskeho rozvoja ministerským dekrétom zo 4. februára 2011 menoval spoločnosť Banca Profilo za nezávislého experta s poverením posúdiť hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia podľa článku 4 ods. 4c zákonného dekrétu č. 347/2003. Banca Profilo 8. marca 2011 odhadla hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia (vrátane nového dohovoru na osem rokov) na 380 000 000 EUR. Táto informácia sa nahrala do dátového priestoru pre všetkých potenciálnych uchádzačov pred uplynutím lehoty na predloženie záväzných ponúk.

(74) 15. marca 2011, po uplynutí poslednej lehoty na predloženie záväzných ponúk, mimoriadny komisár konštatoval, že záväznú ponuku podľa podmienok oznámenia o postupe z 2. februára 2011 predložila len spoločnosť CIN – zahŕňajúca spoločnosti Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. A Marinvest S.r.l. ([36])

(75) Spoločnosť CIN predložila konečnú záväznú ponuku na nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia 14. apríla 2011, po žiadosti mimoriadneho komisára o poskytnutie objasnení. V tejto ponuke, doplnenej o i) podnikateľský plán v súlade so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme stanovenými v dohovore a ii) bankovú záruku na celkovú sumu 20 000 000 EUR, sa konkrétne uvádzali tieto informácie:

i) cena ponúkaná za kúpu obchodnej pobočky Tirrenia vrátane nového dohovoru na osem rokov v celkovej výške 380 100 000 EUR;

ii) splatenie ponuky zaplatením 200 100 000 EUR po prevode obchodnej pobočky a postupným splatením zostávajúcej sumy takto:

a) 55 000 000 EUR do 15. decembra tretieho roku po prevode obchodnej pobočky;

b) 60 000 000 EUR do 15. decembra šiesteho roku po prevode obchodnej pobočky;

c) 65 000 000 EUR do 15. decembra ôsmeho roku po prevode obchodnej pobočky.

(76) Vzhľadom na uvedené skutočnosti mimoriadny komisár vložil záväznú ponuku predloženú spoločnosťou CIN do dátového priestoru a 2. mája 2011 zaslal všetkým uchádzačom, o ktorých sa uvažovalo vo fáze hĺbkovej analýzy, list, v ktorom ich vyzval, aby do 12. mája 2011 predložili lepšiu ponuku než predložila spoločnosť CIN 14. apríla 2011. Na žiadosť jedného z potenciálnych kupujúcich potom mimoriadny komisár predĺžil lehotu na predloženie lepších ponúk do 19. mája 2011. Mimoriadnemu komisárovi však k tomuto dátumu neboli doručené nijaké ďalšie ponuky.

(77) Na základe posúdenia, ktoré vykonal mimoriadny komisár so svojimi poradcami, sa dospelo k záveru, že ponuka na kúpu, ktorú predložila spoločnosť CIN 14. apríla 2011, je v súlade s hodnotou obchodnej pobočky Tirrenia, ako ju určila Banca Profilo. Dospelo sa k záveru, že podnikateľský plán priložený k ponuke je v súlade s požiadavkami uvedenými v oznámení o postupe z 2. februára 2011 (pozri odôvodnenie 74) a považoval sa za primeraný dôkaz schopnosti uchádzača zaručiť plynulé pokračovanie služby vo verejnom záujme týkajúcej sa námorného spojenia.

(78) Ministerstvo hospodárskeho rozvoja potom 23. mája 2011 povolilo mimoriadnemu komisárovi predať obchodnú pobočku Tirrenia spoločnosti CIN v súlade s podmienkami ponuky predloženej 14. apríla 2011. Mimoriadny komisár po určitých ďalších konzultáciách podpísal zmluvu so spoločnosťou CIN 25. júla 2011.

(79) Výsledná transakcia bola 21. novembra 2011 oznámená Komisii na schválenie. Komisia začala 18. januára 2012 hĺbkové vyšetrovanie podľa nariadenia EÚ o fúziách ([37]).

([36]) Mimoriadny komisár v tomto oznámení z 2. februára 2011 vyzval zainteresované subjekty, aby do 15. marca 2011 predložili konečnú, bezvýhradnú a záväznú ponuku na nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia, spolu s bankovou zárukou na prvú výzvu na sumu 20 miliónov EUR, pokrývajúcu záväzky prijaté v ponuke, a podnikateľským plánom v súlade so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme stanovenými v návrhu nového dohovoru podľa zákona z roku 2010.

([37]) Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. EÚ L 24, 29.01.2004, s. 1).

(80) Z úvodného prešetrovania trhu, ktoré vykonala Komisia, vyplynuli závažné obavy týkajúce sa hospodárskej súťaže, najmä preto, lebo strany fúzie mali veľmi vysoké, ak nie monopolné, kombinované trhové podiely na viacerých námorných linkách v Taliansku, a najmä na niektorých linkách na Sardínii a zo Sardínie. Spoločnosť CIN bola pôvodne spoločným podnikom hlavných konkurentov spoločnosti Tirrenia: spoločností Grimaldi, Marinvest (ktorá kontroluje napríklad spoločnosti Grandi Navi Veloci a SNAV) a Onorato Partecipazioni (ktorá kontroluje spoločnosť Moby). Vzhľadom na obavy Komisie sa spoločnosti Grimaldi a Marinvest stiahli zo spoločnosti CIN a svoje podiely predali spoločnosti Onorato Partecipazioni. Táto spoločnosť potom prilákala nových akcionárov, takže v spoločnosti CIN napokon vlastnili 40 % spoločnosť Moby (ktorú samotnú kontroluje spoločnosť Onorato Partecipazioni), 30 % spoločnosť Clessidra Società del Risparmio, 20 % skupina Gruppo Investimenti Portuali a 10 % spoločnosť Shipping Investment S.r.l.

(81) Komisia svoje hĺbkové vyšetrovanie uzavrela 27. apríla 2012 po tom, keď strany odstúpili z notifikovanej transakcie. Revidovaná transakcia fúzie, ktorá si už nevyžadovala schválenie na európskej úrovni, bola 7. mája 2012 oznámená úradu AGCM. Úrad AGCM uznesením č. 23670 z 21. júna 2012 transakciu povolil s ohľadom na určité podmienky ([38]). vlastníctvo obchodnej pobočky Tirrenia bolo napokon prevedené na spoločnosť CIN 19. júla 2012.

(82) Spoločnosť Onorato Partecipazioni oznámila 6. júla 2015 zámer získať úplnú kontrolu nad spoločnosťami Moby a CIN nadobudnutím akcií od ostatných akcionárov oboch spoločností. Úrad AGCM túto operáciu – ktorá sa v skutočnosti rovnala koncentrácii medzi spoločnosťami Moby a CIN – schválil uznesením č. 25773 z 10. decembra 2015, takisto s ohľadom na podmienky pre linky Civitavecchia – Olbia a Janov – Olbia ([39]). V dôsledku tejto reorganizácie je v súčasnosti spoločnosť Moby úplným vlastníkom spoločnosti CIN a úplným vlastníkom oboch spoločností je tak spoločnosť Onorato Partecipazioni.

(83) Správna rada spoločnosti Moby schválila plán fúzie so spoločnosťou CIN 26. apríla 2018. Dokončenie tejto fúzie sa plánovalo do konca roka 2018 za predpokladu, že sa získajú potrebné povolenia, oneskorilo sa však po intervencii spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe.

2.3.3.3. Kúpna zmluva

(84) V kúpnej zmluve z 25. júla 2011 sa prevedená obchodná pobočka Tirrenia vymedzuje ako pobočka spoločnosti Tirrenia určená na poskytovanie dopravných služieb na základe trvajúcich záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. V článku 4 zmluvy sa konkrétne uvádza, že aktíva obchodnej pobočky sú uvedené v prílohe ku kúpnej zmluve a pokrývajú všetky nehmotné ([40]) a hmotné aktíva ([41]), ktoré spoločnosť využíva pri plnení svojich záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(85) V článku 11 ods. 3 kúpnej zmluvy sa stanovuje, že predaj je podmienený podpísaním nového dohovoru medzi spoločnosťou CIN a ministerstvom dopravy v určitej vopred určenej lehote. Inými slovami, podpísanie nového dohovoru je nevyhnutnou podmienkou definitívneho uzavretia predaja.

(86) V článku 7 ods. 9 kúpnej zmluvy sa ďalej uvádza, že spoločnosť CIN predloží nové pracovné ponuky (na základe nových pracovných zmlúv) všetkým administratívnym zamestnancom a členom posádok, ktorých spoločnosť Tirrenia zamestnávala na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, s prihliadnutím na nadobudnuté kvalifikácie a/alebo ekvivalentnosti opisov pracovných miest, ako aj možné dohody s odborovými zväzmi. Podľa požiadaviek článku 63 ods. 2 zákonného dekrétu č. 270/1999 spoločnosť CIN nesmie počas dvojročného obdobia nikoho prepustiť z iných ako disciplinárnych dôvodov. Podľa článku 7 ods. 11 a 12 kúpnej zmluvy je spoločnosť CIN povinná pravidelne informovať predávajúceho o dodržiavaní týchto záväzkov, pričom v prípade ich porušenia sa má zaplatiť sankcia v značnej výške.

(87) V článku 7 ods. 6 písm. d) kúpnej zmluvy sa stanovuje, že kupujúci je schopný v súlade s článkom 4 ods. 4c Marzanovho zákona zaručiť strednodobú kontinuitu služby a dodržiavanie vnútroštátnych a medzinárodných platných právnych predpisov.

([38]) Vrátane, ale nie len hornej hranice sadzieb, ukončenia určitých služieb a predaja dopravnej kapacity na niektorých linkách iným prevádzkovateľom.

([39]) Keďže spoločnosti Moby a CIN boli jedinými podnikmi, ktoré prevádzkovali tieto linky, spoločnosť Onorato Partecipazioni sa zaviazala 1) zachovať alebo zvýšiť súhrnnú ponuku dopravných služieb na linkách Civitavecchia – Olbia a Janov – Olbia; 2) rešpektovať hornú hranicu sadzieb na základe cien v hlavnej sezóne, ktoré stanovila spoločnosť Moby v roku 2014; 3) predať 10 % dopravnej kapacity v sezóne s 20 % zľavou na sadzbách neprepojeným tretím stranám.

([40]) Patentové práva a práva duševného vlastníctva, koncesie, licencie, ochranné známky a podobné práva, iné nehmotné aktíva.

([41]) Systémy a strojový park, priemyselné a obchodné vybavenie, iné hmotné aktíva.

(88) Podľa článku 5 kúpnej zmluvy je predajná cena 380 100 000 EUR splatná takto:

a) 200 100 000 EUR (takzvaná pevná cena) do troch pracovných dní od prijatia dekrétu ministerstva hospodárskeho rozvoja, ktorým sa odstraňuje akýkoľvek zápis týkajúci sa predkupných práv a registrácie zaistení a exekúcií na obchodnú pobočku Tirrenia;

b) zostávajúcich 180 000 000 EUR (takzvaná odložená cena) sa odkladá takto: 55 000 000 EUR 30. apríla štvrtého roku od pôvodného dátumu nadobudnutia platnosti nového dohovoru; 60 000 000 EUR 30. apríla siedmeho roku od pôvodného dátumu nadobudnutia platnosti nového dohovoru; 65 000 000 EUR 30. apríla deviateho roku od pôvodného dátumu nadobudnutia platnosti nového dohovoru ([42]).

(89) V článku 8 ods. 23 kúpnej zmluvy sa uvádza, že v súlade s článkom 63 ods. 5 zákonného dekrétu č. 270/1999 nový vlastník nebude viazaný splatiť nijaké dlhy, ktoré spoločnosti Tirrenia vznikli pred prevodom obchodnej pobočky.

(90) Zmluvné strany podpísali 16. júla 2012 dodatok ku kúpnej zmluve, ktorým sa okrem iného menia platobné prostriedky pevnej ceny 200 100 000 EUR [pozri odôvodnenie 88 písmeno a)]. Konkrétne, 138 200 000 EUR zostáva splatných do troch dní od prijatia dekrétu uvedeného v odôvodnení 88 písmene a), a zostávajúcich 61 900 000 EUR sa splatí s úrokom ([43]) 1. marca ôsmeho roku od nadobudnutia platnosti nového dohovoru (t. j. v roku 2020). Strany sa dohodli, že dva roky po nadobudnutí platnosti budú navzájom konzultovať s cieľom určiť, či je možné opätovne prerokovať podmienky splatenia zostávajúcich 61 900 000 EUR. V dôsledku tejto skutočnosti bola táto suma splatená skôr ako sa pôvodne predpokladalo (t. j. vo februári 2016 namiesto marca 2020). V splatení odloženej ceny vo výške 180 000 000 EUR nenastala nijaká zmena.

2.3.3.4. Štúdia spoločnosti Banca Profilo

(91) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 73), minister hospodárskeho rozvoja menoval spoločnosť Banca Profilo za nezávislého experta povereného posúdením hodnoty obchodnej pobočky Tirrenia podľa článku 4 ods. 4c zákonného dekrétu č. 347/2003. Spoločnosť Banca Profilo vydala 8. marca 2011 správu, v ktorej opísala metodiky oceňovania a údaje, ktoré použila a ktoré zahŕňali vlastný podnikateľský plán spoločnosti Tirrenia na obdobie rokov 2011 – 2018. Táto správa zahŕňala odhadovanú škálu hodnôt pre obchodnú pobočku Tirrenia.

(92) Posúdenia hodnoty, ktoré vykonala spoločnosti Banca Profilo, sú založené na viacerých predpokladoch, najmä vrátane toho, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme by sa uplatňovala až do jej uplynutia a že obchodná pobočka Tirrenia by v dôsledku toho získala náhradu za služby vo verejnom záujme za prevádzku spojení námornej dopravy stanovených v tejto zmluve. Spoločnosť Banca Profilo vo svojej hodnotiacej správe uvádza ako hlavné metodiky diskontovaný peňažný tok (ďalej len „DCF“) a ekonomickú pridanú hodnotu (ďalej len „EAV“) a ako sekundárne metodiky na účely kontroly uvádza trhové multiplikátory a metódu vlastného imania.

(93) V rámci metodiky DCF spoločnosť Banca Profilo prihliada na: i) peňažné toky vytvorené do dátumu uplynutia platnosti nového dohovoru; ii) likvidačnú hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia v okamihu uplynutia platnosti nového dohovoru na základe predpokladu, že po tomto dátume nebude možné pokračovať v prevádzke; a iii) hodnotu vlastného imania niektorých obmedzených akcionárskych podielov obchodnej pobočky Tirrenia. V rámci metodiky EAV spoločnosť Banca Profilo posudzuje: i) upravená účtovná hodnota; ii) goodwill; iii) likvidačná hodnota obchodnej pobočky Tirrenia v okamihu uplynutia platnosti nového dohovoru (z rovnakého dôvodu ako v prístupe DCF). Toto posúdenie sa zakladá na údajoch z priemyselného plánu podniku a výpočtoch spoločnosti Banca Profilo s využitím týchto údajov.

(94) Sekundárne metodiky zahŕňali tieto aspekty. Analýza trhových multiplikátorov je založená na výpočtoch spoločnosti Banca Profilo s využitím údajov spoločnosti Bloomberg pre deväť porovnateľných podnikov námornej dopravy. Metóda vlastného imania spočíva v posúdení čistej hodnoty aktív zaznamenanej v súvahe, ale v príslušných prípadoch s určitými úpravami (napr. hodnota flotily, zmluva o službách vo verejnom záujme atď.).

(95) Na základe uvedených metodík dospela Banca Profilo k záveru, že hodnota obchodnej pobočky Tirrenia sa bude pohybovať v rozsahu od 380 miliónov EUR do 426 miliónov EUR. Minimálna cena za tento podnik by preto musela byť stanovená na 380 000 000 EUR.

([42]) Deň, keď spoločnosť CIN a zodpovedné ministerstvo podpíšu nový dohovor.

([43]) V zákonnej úrokovej sadzbe na ročnom základe bez kapitalizácie kumulovaný od nadobudnutia platnosti do vyrovnania zostatku.

2.3.3.5. Správa spoločnosti Ecorys

(96) Komisia počas formálneho vyšetrovacieho konania poverila nezávislého konzultanta (Ecorys) úlohou stanoviť trhovú hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia ponúknutej na predaj (pozri odôvodnenie 8). Konzultant bol požiadaný, aby i) potvrdil platnosť posúdenia hodnoty, ktoré vykonala spoločnosť Banca Profilo; a ii) stanovil trhovú hodnotu obchodného útvaru bez akýchkoľvek pripojených podmienok.

(97) Na určenie hodnoty obchodnej pobočky Tirrenia zviazanej s novým dohovorom spoločnosť Ecorys uplatnila hlavné metodiky, ktoré použila aj Banca Profilo. Spoločnosť Ecorys použila najmä metodiky diskontovaného peňažného toku a ekonomickej pridanej hodnoty, upravila však príslušné predpoklady, keď to považovala za vhodné ([44]). Spoločnosť Ecorys predpokladá, že nový dohovor nebude k dátumu uplynutia jeho platnosti predĺžený ([45]) a že po tomto dátume preto už nebudú prevádzkované linky služieb vo verejnom záujme. Spoločnosť Ecorys na základe toho určila, že minimálna trhová hodnota obchodnej pobočky Tirrenia tak, ako bola predaná, predstavovala 409,5 milióna EUR (t. j. takmer o 8 % viac ako v posúdení hodnoty, ktoré vypracovala Banca Profilo).

(98) Spoločnosť Ecorys takisto dospela k záveru, že ak by sa obchodná pobočka Tirrenia predala bez akejkoľvek pripojenej podmienky, a najmä bez novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na prevádzku služby vo verejnom záujme (a teda zároveň bez povinnosti zabezpečiť kontinuitu uvedenej služby vo verejnom záujme), spoločnosť by sa predala za jej likvidačnú hodnotu ([46]), t. j. 303,5 milióna EUR. Tento záver spoločnosti Ecorys sa zakladal na predpoklade, že obchodná pobočka Tirrenia by nemohla pokračovať v prevádzke so ziskom bez náhrady za služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Ecorys charakterizovala linky služieb vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovali spoločnosti Tirrenia aj Siremar, ako „*vysoko stratové prevádzky charakterizované nízkym objemom cestujúcich a plne závislé od financovania na základe dohovorov*“. Spoločnosť Ecorys sa ďalej domnievala, že „*možnosť zmeniť kvalitu služieb a väčší priestor na stanovenie cien lístkov nie sú dostatočnými podmienkami na to, aby sa tieto linky stali ekonomicky životaschopné z obchodného pohľadu*“. Spoločnosť Ecorys konštatovala, že táto likvidačná hodnota je nižšia ako hodnota, ktorá vyplynula z výberového konania, a naznačila, že okamžitá likvidácia (v zásade predaj lodí) preto nebola pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve životaschopnou alternatívou.

(99) Spoločnosť Ecorys navyše porovnala počet zamestnancov obchodnej pobočky Tirrenia s počtom zamestnancov viacerých porovnateľných trajektových spoločností a dospela k záveru, že počet zamestnancov a štruktúra osobných nákladov spoločnosti Tirrenia nie sú „*nepodobné týmto porovnateľným podnikom, pokiaľ ide o podiel nákladov práce na celkových príjmoch* ([47]) *a pomer nákladov práce k počtu zamestnancov*“ ([48]). Z analýzy nevyplynul nijaký podstatný rozdiel medzi obchodnou pobočkou Tirrenia a porovnateľnými podnikmi, z ktorého by mohla vyplývať prezamestnanosť alebo nadmerné náklady práce. Potenciálny kupujúci by tak mal len malý manévrovací priestor, pokiaľ ide o prepustenie alebo nahradenie časti pracovnej sily. Spoločnosť Ecorys na základe toho dospela k záveru, že neexistujú nijaké prvky, z ktorých by vyplývalo, že podmienka týkajúca sa pracovnej sily mala akýkoľvek významný vplyv na hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia.

2.3.4. *Nový dohovor medzi talianskym štátom a spoločnosťou CIN*

2.3.4.1. Príjemca

(100) Úspešným uchádzačom o obchodnú pobočku Tirrenia je spoločnosť CIN, ktorú pôvodne na tento účel vytvorili spoločnosti Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. a Marinvest S.r.l., aj keď na získanie súhlasu s fúziou museli byť posledné dve strany nahradené troma inými investormi (pozri odôvodnenie 80). Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 82), spoločnosť CIN od júla 2015 kontroluje samotná spoločnosť Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Spoločnosť Banca Profilo najmä predpokladala, že po uplynutí platnosti nového dohovoru pôjde do likvidácie celá obchodná pobočka Tirrenia. Spoločnosť Ecorys naopak predpokladá, že plavidlá prevádzkované v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (t. j. mimo sezóny) aj na komerčnom základe (t. j. v sezóne) by pokračovali v prevádzke komerčných služieb a potom by sa predali na konci svojej životnosti. Spoločnosť Ecorys však nestanovila, či by bolo pokračovanie prevádzky týchto služieb len v sezóne životaschopné (napr. súčasné pracovné zmluvy zamestnancov pokrývajú sezónu aj obdobie mimo sezóny).

([45]) Spoločnosť Ecorys konštatuje, že hoci takéto predĺženie nemožno vylúčiť, vzhľadom na neistoty a nedostatok akýchkoľvek spoľahlivých informácií, pokiaľ ide o podmienky služieb vo verejnom záujme v rámci budúceho obnovenia, je odôvodnené posudzovať hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia bez ohľadu na možné budúce rozšírenie režimu služieb vo verejnom záujme.

([46]) Spoločnosť Ecorys vypočítala túto hodnotu ako rozdiel medzi nákladmi, ktoré vznikli na prepustenie všetkých zamestnancov, a upravenou čistou hodnotou aktív obchodnej pobočky Tirrenia.

([47]) Spoločnosť Ecorys sa domnieva, že tento pomer ukazuje, či sú v rozpočte obchodnej pobočky Tirrenia náklady práce prítomné významným spôsobom v porovnaní s podobnými podnikmi.

([48]) Spoločnosť Ecorys sa domnieva, že tento pomer ukazuje, či sú náklady práce obchodnej pobočky Tirrenia neprimerané v porovnaní s podobnými podnikmi.

2.3.4.2. Linky

(101) Podľa nového dohovoru medzi Talianskom a spoločnosťou CIN z 18. júla 2012 by spoločnosť v režime služieb vo verejnom záujme prevádzkovala tieto linky:

Tabuľka 3

Linky, ktoré prevádzkuje spoločnosť CIN podľa nového dohovoru

Linky so zmiešanou službou	Linky s nákladnou službou
Neapol – Palermo (len mimo sezóny): denne (v noci) z oboch prístavov.	Livorno – Cagliari (celoročne): päť odchodov týždenne z každého prístavu.
Janov – Porto Torres (len mimo sezóny): denne (v noci) z oboch prístavov.	
Janov – Olbia – Arbatax (celoročne): na Sardínii: tri odchody týždenne z Janova do Olbie mimo sezóny (päť odchodov v sezóne) s dvoma predĺženiami týždenne z Olbie do Arbataxu. Na pevninu: dva odchody týždenne z Arbataxu do Janova so zastávkou v Olbii. Jeden ďalší odchod z Olbie do Janova mimo sezóny (tri v sezóne).	Neapol – Cagliari (celoročne): jeden až tri odchody týždenne z každého prístavu. V závislosti od požiadaviek dopravy sa môže uskutočniť jeden z troch odchodov na linke Cagliari – Palermo.
Civitavecchia – Olbia (len mimo sezóny): denne (v noci) z oboch prístavov.	Ravenna – Catania (celoročne): tri odchody týždenne z každého prístavu.
Neapol – Cagliari (celoročne): jeden odchod týždenne z každého prístavu mimo sezóny (dva odchody v sezóne).	
Palermo – Cagliari (celoročne): jeden odchod týždenne z každého prístavu mimo sezóny a v sezóne.	
Trapani – Cagliari (celoročne): jeden odchod týždenne z každého prístavu mimo sezóny a v sezóne.	
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax (celoročne): na Sardínii: denná linka (v noci) z Civitavecchie do Cagliari s dvoma predĺženiami týždenne do Arbataxu. Na pevninu: denná linka (v noci) z Cagliari do Civitavecchie s dvoma predĺženiami týždenne do Arbataxu.	
Termoli – Tremitské ostrovy (celoročne): Denná linka z oboch prístavov plus dve ďalšie spojenia týždenne z oboch prístavov. Jedno spojenie týždenne na prepravu nebezpečného tovaru. V sezóne jedno ďalšie spojenie týždenne.	

(102) Spoločnosť CIN bude linky Neapol – Palermo, Janov – Porto Torres a Civitavecchia – Olbia v sezóne prevádzkovať za komerčných podmienok. V prílohe A k novému dohovoru sa podrobne uvádza, ako sa má prevádzkovať každá z liniek uvedených v tabuľke 3 (napr. druh lodí, pri niektorých linkách hodina odchodu atď.). Cestovné pre používateľov (jednotlivo pre obyvateľov ostrovov a ostatných cestujúcich) navyše nemôže prekročiť limity stanovené v článku 6 nového dohovoru a podrobne opísané takisto v prílohe A.

(103) Spoločnosť CIN listom zo 7. novembra 2013 požiadala o preskúmanie podmienok hospodársko-finančnej bilancie, ako sa predpokladá v článku 9 nového dohovoru (pozri odôvodnenie 107). Talianske ministerstvo infraštruktúry a dopravy a spoločnosť CIN sa na základe toho 7. augusta 2014 dohodli na viacerých zmenách dohovoru z 18. júla 2012. S cieľom obnoviť hospodársko-finančnú bilanciu prevádzok sa v dohode o zmenách stanovovalo, že:

— zmiešaná linka Trapani – Cagliari sa zruší,

— nákladná linka Neapol – Cagliari sa zruší,

— nákladná linka Ravenna – Catania sa zmení tak, aby sa umožnili odchody buď z Ravenny, Benátok alebo Monfalcone do Catanie a aby sa umožnila možná zastávka v Brindisi a naopak,

— nákladné linky (tak ako boli zmenené) už nebudú musieť byť prevádzkované počas konkrétnych období roka ([49]) (najmä štátne sviatky a dovolenkové obdobie),

— zmení sa frekvencia služby a minimálne frekvencie na niektorých linkách. Najvýznamnejšie zmeny sú:

a) na zmiešanej linke Janov – Olbia – Arbatax sa zruší spojenie do Arbataxu mimo sezóny (ale zachová v sezóne);

b) na zmiešanej linke Civitavecchia – Cagliari – Arbatax sa frekvencia mimo sezóny znížila z dennej na tri odchody týždenne s dvoma spojeniami týždenne do Arbataxu a v sezóne zostala bez zmeny;

c) na zmiešanej linke Neapol – Cagliari sa frekvencia mimo sezóny zvýšila z jedného na dva odchody týždenne a v sezóne zostala bez zmeny;

d) na zmiešanej linke Palermo – Cagliari sa frekvencia v sezóne zvýšila z jedného na dva odchody týždenne a mimo sezóny zostala bez zmeny;

e) na nákladnej linke Livorno – Cagliari sa frekvencia zmenila z piatich odchodov týždenne na štyri až šesť odchodov týždenne;

— maximálna výška ročnej náhrady za služby vo verejnom záujme by sa zachovala na úrovni 72 685 642 EUR a za nijakých okolností by sa nemohla zvýšiť.

2.3.4.3. Trvanie

(104) Nový dohovor, ktorý bol podpísaný medzi talianskym štátom a spoločnosťou CIN 18. júla 2012, bude platný osem rokov, jeho platnosť teda uplynie 18. júla 2020.

2.3.4.4. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

(105) Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uložené spoločnosti CIN, sa týkajú liniek námornej dopravy, ktoré sa majú prevádzkovať (pozri odôvodnenie 101), druhu a kapacity plavidiel pridelených na jednotlivé prevádzkované námorné linky, dostupnosti záložnej lode na zabezpečenie kontinuity služby, frekvencie služby a maximálnych poplatkov pre používateľov služby na každej z príslušných liniek.

2.3.4.5. Náhrada

(106) Horná hranica ročnej náhrady, ktorú má dostať spoločnosť CIN podľa nového dohovoru, bola stanovená na 72 685 642 EUR. Výška náhrady sa určí na základe metodiky stanovenej smernicou CIPE (pozri odôvodnenia 41 – 51).

(107) V článku 8 nového dohovoru sa stanovuje pravidelné trojročné preskúmanie rozsahu dotovaných činností s cieľom overiť, že neexistuje nijaká finančná nerovnováha. V článku 9 nového dohovoru sa ďalej stanovuje, že za veľmi špecifických okolností neočakávaných a štrukturálnych zmien v príjmoch alebo nákladoch, a v každom prípade až po prvom roku každého trojročného obdobia, môžu strany aktivovať takéto preskúmanie skôr (ďalej len „ochranná doložka“).

([49]) Najmä: od 24. decembra do 6. januára, od stredy pred Veľkou nocou do nasledujúceho utorka, cez štátne sviatky 25. apríla, 1. mája, 2. júna, 1. novembra a 8. decembra a dva týždne v auguste po dohode s ministerstvami vykonávajúcimi dohľad.

2.3.5. *Priorita kotvenia*

(108) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa stanovilo, že s cieľom zaručiť územnú kontinuitu s ostrovmi a vzhľadom na ich záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme si spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia zachovajú kotvenie, ktoré im už bolo pridelené, a prioritu v prideľovaní nových intervalov v súlade s postupmi, ktoré stanovia orgány námornej dopravy podľa zákona č. 84 z 28. januára 1994 a talianskeho námorného kódexu.

2.3.6. *Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010*

(109) Zákonom z roku 2010 sa pre podniky bývalej skupiny Tirrenia Group stanovila možnosť dočasne použiť finančné prostriedky, ktoré už boli pridelené ([50]) na modernizáciu flotily, na pokrytie naliehavých potrieb likvidity. Podniky bývalej skupiny Tirrenia Group, ktoré túto možnosť využili, však museli tieto vyhradené finančné prostriedky doplniť, aby mohli stále vykonať potrebnú modernizáciu svojich lodí. Táto modernizácia bola potrebná na splnenie nových medzinárodných bezpečnostných noriem po štokholmskej dohode z roku 1996 ([51]).

(110) Na zaplatenie modernizácie celej skupiny Tirrenia Group bolo vyčlenených najmä 23 750 000 EUR, ktoré sa čerpali z dvoch nástrojov ([52]). Z tejto sumy bolo na vyhradený bankový účet v banke Banca Carige vložených 12 051 900 EUR osobitne pre spoločnosť Tirrenia, stále s cieľom použiť tieto finančné prostriedky podľa pôvodného zámeru, t. j. na realizáciu požadovanej modernizácie v súvislosti s medzinárodnými bezpečnostnými normami. Banca Carige však 12. augusta 2010 vykonala vyrovnanie medzi týmto vkladom a dvoma dlhmi vo výške 4 657 005,35 EUR, ktoré jej dlžila spoločnosť Tirrenia. Spoločnosť Tirrenia preto skutočne využila možnosť stanovenú v zákone z roku 2010 použiť finančné prostriedky vyhradené na modernizáciu flotily na splnenie požiadaviek likvidity, aj keď zostala viazaná povinnosťou splatiť túto pomoc talianskemu štátu doplnením účtu vyhradeného na modernizačné práce.

(111) V článku 1 zákona z roku 2010 sa okrem toho stanovuje aj toto:

a) pôvodné dohovory sa predlžujú od 1. októbra 2010 až do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 26);

b) článok 19b zákonného dekrétu č. 135/2009, s úpravami zmeneného na zákon z roku 2009, sa mení zavedením odseku 24a. Podľa tohto odseku sú všetky úradné akty a operácie vo vykonávaní ustanovení odsekov 1 – 15 zákona z roku 2009 oslobodené od dane. Tieto odseky sa týkajú liberalizácie sektora námornej kabotáže privatizáciou skupiny Tirrenia vrátane jej prípravného kroku, t. j. prevodu regionálnych spoločností na príslušné regióny;

c) na zabezpečenie kontinuity služby vo verejnom záujme a na podporu procesu privatizácie spoločností bývalej skupiny Tirrenia môžu dotknuté regióny využiť prostriedky fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* (ďalej len „FAS“) ([53]) podľa smernice CIPE č. 1/2009 zo 6. marca 2009 ([54]).

2.4. **Postup v prípade nesplnenia povinnosti 2007/4609**

(112) Po predchádzajúcich výmenách medzi útvarmi Komisie a talianskymi orgánmi generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 19. decembra 2008 Taliansku žiadosť o informácie. Táto žiadosť sa okrem iného týkala prehľadu liniek v rámci služieb vo verejnom záujme v tom čase a verejnoprávneho poslania, ktoré Taliansko predpokladalo podľa návrhu nového dohovoru. Taliansko bolo ďalej požiadané, aby poskytlo podrobnejšie informácie o plánoch privatizácie skupiny Tirrenia Group.

([50]) Ako sa stanovuje v článku 19 ods. 13a zákonného dekrétu č. 78/2009, ktorý bol zmenený na zákon č. 102/2009, a v článku 19b ods. 19 zákona z roku 2009.

([51]) Tieto bezpečnostné normy boli potom podrobne uvedené v smernici Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998, ktorá bola do talianskeho práva transponovaná legislatívnym dekrétom č. 45 zo 4. februára 2000, a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/24/ES zo 14. apríla 2003, transponovanej do talianskeho práva legislatívnym dekrétom č. 52 z 8. marca 2005, a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES transponovanej do talianskeho práva legislatívnym dekrétom č. 65 zo 14. marca 2005.

([52]) Všetky finančné prostriedky (t. j. 7 000 000 EUR) poskytnuté podľa článku 19b ods. 19 zákona z roku 2009 a 16 750 000 EUR z finančných prostriedkov poskytnutých zákonom č. 102/2009.

([53]) Fond FAS je vnútroštátny fond, ktorý slúži na podporu vykonávania talianskej regionálnej politiky. Jeho zdroje sú vyhradené najmä pre regióny, ktoré ako také určili talianske orgány.

([54]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, č. 137 zo 16. júna 2009.

(113) Talianske orgány poskytli podrobnú odpoveď na žiadosť Komisie z 19. decembra 2008 v liste z 28. apríla 2009. Taliansko v tomto liste okrem iného:

— konštatovalo, že predĺženie pôvodných dohovorov do 31. decembra 2009 bolo potrebné na dosiahnutie liberalizácie sektora námornej kabotáže v Taliansku privatizáciou skupiny Tirrenia Group,

— tvrdilo, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá skupine Tirrenia Group bola nevyhnutná na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi prostredníctvom námorných spojení, ktoré súkromné subjekty na trhu nezabezpečovali uspokojivým spôsobom,

— upozornilo, že 10. marca 2009 sa uzavrel dôkladný proces racionalizácie liniek. V tomto procese sa prihliadalo na príslušné sociálne a hospodárske aspekty a aspekty zamestnanosti, ako aj na potrebu zabezpečiť základné spojenia na účely územnej kontinuity, a proces zahŕňal konzultácie so šiestimi dotknutými regiónmi. Výsledkom tejto racionalizácie by bolo zníženie čistých nákladov služby vo verejnom záujme o približne 66 miliónov EUR a nadbytočnosť približne 600 členov posádok v celej skupine Tirrenia Group. Taliansko zároveň pripomenulo, že racionalizáciou z roku 2009 sa dokončilo skoršie úsilie (v rokoch 2004, 2006 a 2008) o obmedzenie služieb prevádzkovaných skupinou Tirrenia Group,

— vysvetlilo, že cieľmi racionalizácie bolo i) zachovať spojenia potrebné na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi a pevninou a medzi nimi a právo na zdravie, štúdium a mobilitu; ii) racionalizovať linky, kde existovali súkromní prevádzkovatelia, ktorí poskytovali rovnaké spojenia v rovnakom časovom období s podobnými zárukami kvality a kontinuity; a iii) racionalizovať letné a vysokorýchlostné spojenia, ktorými sa prepravujú len osoby,

— poskytlo prehľad liniek, ktoré spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovali v roku 2008, a obmedzeného počtu liniek, ktoré by spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovali v roku 2009. Podľa talianskych orgánov by tieto obmedzené linky tvorili základ nových dohovorov, ktoré sa mali uzavrieť s novými vlastníkmi spoločností skupiny Tirrenia Group.

(114) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 21. decembra 2009 talianskym orgánom list, v ktorom okrem iného konštatoval, že:

— vzhľadom na radikálnu revíziu sektora námornej kabotáže v Taliansku a vzhľadom na značný sociálny dosah, ktorý by podľa talianskych orgánov zahŕňala privatizácia, ak by sa výberové konania realizovali na základe jednoduchej zmluvy o službách vo verejnom záujme, bolo ponúknutie prepravných spoločností na predaj spolu s takýmito zmluvami prijateľné – v zásade a ako výnimka – na účely zabezpečenia súladu s kritériom nediskriminácie majiteľov lodí spoločenstva stanoveným v nariadení Rady (EHS) č. 3577/92 ([55]) (ďalej len „nariadenie o námornej kabotáži“),

— náhrada za služby vo verejnom záujme musela byť obmedzená na tie linky, kde bola celoročná sústavná prítomnosť ostatných prevádzkovateľov obmedzená, a preto nebola uspokojivou reakciou na potreby trhu. V tejto súvislosti sa požadovali vysvetlenia týkajúce sa zlyhania trhu na linkách Janov – Porto Torres, Janov – Olbia – Arbatax a Civitavecchia – Olbia. Taliansko bolo okrem toho požiadané o vysvetlenie, či spoločnosť Tirrenia dostala náhradu za prevádzku týchto troch liniek v sezóne. Otázky sa týkali aj liniek, ktoré prevádzkovala spoločnosť Caremar. V liste sa zároveň upozorňovalo, že na základe nariadenia o námornej kabotáži sa môžu do zmluvy o službách vo verejnom záujme oprávnene zaradiť len domáce linky (a nie medzinárodné linky),

— platnosť zmlúv skupiny Tirrenia o službách vo verejnom záujme uplynula 31. decembra 2008 a privatizácia, ktorú Taliansko plánovalo, mohla trvať dlhšie ako sa predpokladalo. V liste sa preto upozorňovalo na možnosť zaslania formálnej výzvy za nesprávne vykonávanie nariadenia o námornej kabotáži.

(115) Na list útvarov Komisie z 21. decembra 2009 talianske orgány odpovedali 22. januára 2010. Talianske orgány vo svojom liste:

— vzali na vedomie, že Komisia v zásade súhlasila s navrhovaným prístupom privatizácie skupiny Tirrenia Group spolu s novými zmluvami o službách vo verejnom záujme,

([55]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7). Komisia pripomína, že v nariadení o námornej kabotáži sa od členských štátov nevyžaduje, aby svoje podniky námornej dopravy privatizovali, ale len aby liberalizovali tento konkrétny trh.

— poskytli podrobné vysvetlenia k linkám Janov – Porto Torres, Janov – Olbia – Arbatax a Civitavecchia – Olbia, v prípade ktorých Komisia nastolila viacero otázok. Taliansko zároveň potvrdilo, že linky Janov – Porto Torres a Civitavecchia – Olbia sa prevádzkujú v režime služieb vo verejnom záujme len mimo sezóny,

— uviedli, že výzva na vyjadrenie záujmu v prípade predaja spoločnosti Tirrenia (vrátane spoločnosti Siremar) bola uverejnená 23. decembra 2009. Taliansko uviedlo, že malo v úmysle dokončiť privatizáciu celej skupiny Tirrenia Group do 30. septembra 2010,

— požiadali Komisiu, aby výslovne potvrdila, či argumenty predložené v súvislosti so zlyhaním trhu boli dostatočné.

(116) Komisia 29. januára 2010 ([56]) zaslala formálnu výzvu v súvislosti s nesprávnym vykonávaním nariadenia o námornej kabotáži. Komisia v tomto liste pripomenula, že podľa tohto nariadenia sa vyžaduje, aby členský štát vždy uzatváral zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo ukladal záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na nediskriminačnom základe vo vzťahu k všetkým majiteľom lodí spoločenstva. Podľa článku 4 ods. 3 tohto nariadenia môžu existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme zostať v platnosti do dátumu uplynutia platnosti príslušnej zmluvy. Komisia však konštatovala, že spoločnosti skupiny Tirrenia Group pokračovali v prevádzkovaní služieb námornej dopravy po uplynutí platnosti príslušných zmlúv o službách vo verejnom záujme (pôvodných dohovorov). Platnosť týchto dohovorov mala konkrétne uplynúť na konci roka 2008, Taliansko ich však opakovane predĺžilo. Komisia preto vyzvala talianske orgány, aby predložili svoje pripomienky.

(117) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zároveň 29. januára 2010 odpovedal na list talianskych orgánov z 22. januára 2010. Generálny riaditeľ zdôraznil, že jeho odpoveď sa týka len súladu s nariadením o námornej kabotáži a nie otázok štátnej pomoci. Na tomto základe generálny riaditeľ uviedol, že odôvodnenia poskytnuté v súvislosti so spojeniami Janov – Porto Torres, Janov – Olbia – Arbatax a Civitavecchia – Olbia boli dostatočné na odstránenie pochybností, ktoré boli vyjadrené predtým. Generálny riaditeľ ďalej uvítal, že v nadväznosti na jeho minulú žiadosť Taliansko odstránilo z nového návrhu dohovoru pre spoločnosť Tirrenia medzinárodné spojenie. V súvislosti s otázkami nastolenými v spojení s linkami, ktoré prevádzkovala spoločnosť Caremar, sa odôvodnenia považovali za dostatočné len v prípade niektorých týchto liniek. Taliansko bolo preto požiadané, aby poskytlo ďalšie objasnenia týkajúce sa niektorých liniek spoločnosti Caremar. Generálny riaditeľ pripomenul, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu vzťahovať len na linky, v prípade ktorých existuje zlyhanie trhu.

(118) Na formálnu výzvu Komisie z 29. januára 2010 talianske orgány odpovedali 29. marca 2010. Talianske orgány vo svojej odpovedi:

— pripomenuli, že útvary Komisie listom z 21. decembra 2009 (pozri odôvodnenie 114) v zásade súhlasili s privatizáciou skupiny Tirrenia Group tak, že s podnikmi sa zviažu nové zmluvy o službách vo verejnom záujme,

— pripomenuli, že predĺženie pôvodných dohovorov bolo motivované len potrebou zabezpečiť kontinuitu v prevádzke námorných služieb vo verejnom záujme do dokončenia príslušných procesov privatizácie,

— potvrdili svoj zámer realizovať proces privatizácie do 30. septembra 2010 s cieľom liberalizovať k tomuto dátumu sektor námornej kabotáže,

— poskytli prehľad procesu privatizácie spoločnosti Tirrenia (vrátane spoločnosti Siremar). Taliansko najmä uviedlo, že po uverejnení výzvy na vyjadrenie záujmu bolo k 19. februáru 2010 predložených 16 vyjadrení záujmu od 19 subjektov. V rámci fázy hĺbkovej analýzy bol 22. marca 2010 otvorený dátový priestor, ktorý mal zostať otvorený do konca mája 2010. Taliansko v tom čase očakávalo, že kúpna zmluva by sa mohla podpísať do polovice júla 2010 a že vlastníctvo by sa previedlo do septembra 2010,

— objasnili, že vo verejnom výberovom konaní na spoločnosť Toremar by sa na nasledujúcej fáze tohto konania zúčastnilo 11 zainteresovaných strán,

— upozornili, že pokračujúca neistota, ktorá vzniká v dôsledku pokračovania postupu v prípade nesplnenia povinnosti, by mohla ohroziť procesy privatizácie a zároveň nepriaznivo ovplyvniť hodnotu podnikov ponúknutých vo výberovom konaní,

— ponúkli Komisii plnú spoluprácu pri objasnení akýchkoľvek zostávajúcich pochybností v súvislosti s postupom v prípade nesplnenia povinnosti aj s možnými otázkami štátnej pomoci.

([56]) Formálna výzva bola prijatá 28. januára 2010, Taliansku však bola oznámená až nasledujúci deň.

(119) Talianske orgány na stretnutí *ad hoc*, ktoré sa uskutočnilo 10. septembra 2010, Komisiu informovali, že postup privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar bol zrušený v poslednej fáze a že termín 30. septembra preto nebude splnený. Talianske orgány okrem toho uviedli, že súťažné konania v prípade zmlúv spoločností Caremar, Saremar, Siremar a Toremar sa takisto oneskorili. Následne sa zákonom č. 163 z 1. októbra 2010 pôvodné dohovory ďalej predĺžili až do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 26).

(120) Komisia vzhľadom na tento vývoj prijala 24. novembra 2010 doplňujúcu formálnu výzvu. Komisia v tejto výzve:

— konštatovala, že pôvodné dohovory spoločností Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar a Toremar boli predĺžené automaticky a bez akéhokoľvek súťažného konania,

— upozornila, že zatiaľ čo dotknuté zmluvy o službách vo verejnom záujme sa naďalej uplatňovali, dokončené nebolo nijaké súťažné konanie, a to ani v prípade spoločnosti Tirrenia, ani pri spoločnostiach Siremar, Caremar, Saremar či Toremar,

— uviedla, že si vyhradzuje právo vydať v prípade potreby odôvodnené stanovisko (s prihliadnutím na akékoľvek pripomienky, ktoré Taliansko môže predložiť).

(121) Komisia prijala 21. júna 2012 odôvodnené stanovisko k oneskoreniu privatizácie troch spoločností (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalej skupiny Tirrenia Group. Keďže výberové konania na ostatné tri spoločnosti (Tirrenia, Toremar a Siremar) boli dokončené v roku 2011 ([57]), odôvodnené stanovisko sa na tieto spoločnosti nevzťahovalo. Komisia konštatovala, že Taliansko nevyhlásilo súťažné konania na uzavretie zmlúv o službách námornej kabotáže vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovali spoločnosti Caremar, Laziomar a Saremar, viac ako tri roky po riadnom uplynutí platnosti príslušných pôvodných dohovorov. Tieto dohovory boli predlžované automaticky a na dobu neurčitú, čím sa iným majiteľom lodí spoločenstva zabránilo v súťaži o uzavretie týchto zmlúv.

(122) Talianske orgány odpovedali na odôvodnené stanovisko 8. augusta 2012, pričom uviedli, že oznámenia o vyhlásení výberových konaní na spoločnosti spolu s novými zmluvami o službách vo verejnom záujme boli alebo budú uverejnené v Úradnom vestníku EÚ. V prípade spoločnosti Caremar bolo oznámenie uverejnené 20. júla 2012 a v prípade spoločnosti Laziomar bolo oznámenie zaslané na uverejnenie 1. augusta 2012. A napokon v prípade spoločnosti Saremar bol 2. augusta 2012 prijatý zákon, ktorým sa požadovalo uverejnenie takéhoto oznámenia do 2. októbra 2012.

(123) Novým vlastníkom spoločnosti Laziomar sa 13. januára 2014 stala spoločnosť Compagnia Laziale di Navigazione, ktorá podpísala desaťročnú zmluvu o službách vo verejnom záujme na spojenia s Pontinskými ostrovmi. Vlastníctvo spoločnosti Caremar prevzala 16. júla 2015 spoločnosť ATI SNAV-Rifim, ktorej bola zverená zmluva o službách vo verejnom záujme na deväť rokov. Spoločnosť Saremar bola napokon rozhodnutím z roku 2014 daná do likvidácie a zmluva o službách vo verejnom záujme na linky medzi Sardíniou a malými ostrovmi bola v marci 2016 uzavretá so spoločnosťou Delcomar.

(124) Listom z 15. júla 2016 talianske orgány Komisiu informovali, že privatizácia všetkých spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group bola dokončená. Komisia 8. decembra 2016 rozhodla o uzavretí postupu v prípade nesplnenia povinnosti.

3. DÔVODY NA ZAČATIE A ROZŠÍRENIE POSTUPU

3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi štátom a spoločnosťou Tirrenia

3.1.1. *Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark a existencia pomoci*

(125) Komisia vo svojom rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nebolo dostatočne jasné a Komisia preto nemohla dospieť ku konečnému záveru, či obsahovalo zjavnú chybu. Komisia nemala najmä úplný prehľad o skutočných záväzkoch uložených spoločnosti Tirrenia v súvislosti s prevádzkou dotknutých liniek v porovnaní so službami, ktoré ponúkala na niektorých týchto linkách konkurencia. Komisia mala zároveň pochybnosti, či nákladné linky, ktoré prevádzkovala spoločnosť Tirrenia, možno považovať za linky, ktorých cieľom je uspokojenie všeobecných hospodárskych záujmov v zmysle práva Únie.

([57]) Aj keď k formálnemu prevodu vlastníctva spoločností Tirrenia, Toremar a Siremar prišlo až v roku 2012.

(126) Komisia prijala predbežné stanovisko, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark ([58]) bolo splnené, keďže parametre, ktoré boli základom výpočtu náhrady, boli stanovené vopred a spĺňali požiadavky transparentnosti. Komisia najmä konštatovala, že tieto parametre sú opísané v pôvodnom dohovore (v prípade náhrady za rok 2009) a v smernici CIPE (v prípade náhrad od roku 2010).

(127) Komisia sa však domnievala, že tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark zrejme nebolo splnené a že prevádzkovatelia mohli za plnenie úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme získať nadmernú náhradu. Komisia vyjadrila najmä pochybnosti, či sa v rizikovej prirážke 6,5 %, ktorá sa uplatňuje od roku 2010, zohľadňuje primeraná úroveň rizika, keďže *prima facie* sa zdá, že spoločnosť Tirrenia neprevzala riziká, ktoré sa bežne znášajú pri prevádzke takýchto služieb.

(128) Komisia zároveň prijala predbežné stanovisko, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark nebolo splnené, pokiaľ predĺženie pôvodného dohovoru nebolo predmetom verejnej súťaže. Komisia okrem toho konštatovala, že jej neboli doručené nijaké dôkazy na podporu argumentu, že spoločnosť Tirrenia v skutočnosti poskytovala dotknuté služby verejnosti za najnižšiu cenu.

(129) Komisia preto v rozhodnutí z roku 2011 dospela k predbežnému záveru, že náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené spoločnosti Tirrenia v rokoch 2009 – 2011 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia navyše zastávala názor, že táto pomoc by sa mala považovať za novú pomoc.

(130) Komisia sa v rozhodnutí z roku 2012 domnievala, že pokiaľ všetky podmienky zostali v roku 2012 a do nadobudnutia platnosti nového dohovoru nezmenené, náhrada poskytnutá spoločnosti Tirrenia od 1. januára 2012 v rámci ďalšieho predĺženia pôvodného dohovoru takisto predstavuje štátnu pomoc.

3.1.2. *Zlučiteľnosť*

(131) Komisia prijala v rozhodnutí z roku 2011 predbežné stanovisko, že náhrada za služby vo verejnom záujme za roky 2009 – 2011 nepatrí do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([59]) a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([60]). Komisia preto posudzovala toto opatrenie priamo podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ a dospela k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené platné podmienky zlučiteľnosti.

(132) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 konštatovala, že 31. januára 2012 nadobudol účinnosť nový balík opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu pozostávajúci z rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([61]) a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([62]). Komisia však prijala predbežné stanovisko, že náhradu za služby vo verejnom záujme na základe predĺženia pôvodného dohovoru nemožno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom a vyňatú z požiadavky notifikácie podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(133) Zákonom z roku 2010 sa stanovilo predĺženie pôvodného dohovoru od 30. septembra 2010 až do ukončenia procesu privatizácie. V okamihu prijatia zákona z roku 2010 sa spoločnosť Tirrenia nachádzala v ťažkostiach (pozri odôvodnenie 61). Náhrada, ktorú spoločnosť dostala od 1. októbra 2010 do svojej privatizácie sa preto nemohla posudzovať na základe rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Komisia namiesto toho prijala v nadväznosti na bod 9 ([63]) rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 predbežné stanovisko, že táto pomoc sa má posudzovať na základe usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004.

([58]) Pozri rozsudok z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Rozhodnutie Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

([60]) Rámec spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4).

([61]) Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

([62]) Oznámenie Komisie: Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

([63]) Znenie tohto bodu je takéto: „*Pomoc pre poskytovateľov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorí sa nachádzajú v ťažkostiach, sa bude posudzovať podľa usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach*.“

(134) Komisia konštatovala, že kritériá zlučiteľnosti stanovené usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004 neboli v tomto prípade splnené, a preto v rozhodnutí z roku 2012 prijala predbežné stanovisko, že náhrada vyplatená spoločnosti Tirrenia v ťažkostiach by predstavovala nezlučiteľnú pomoc na reštrukturalizáciu.

3.2. **Neoprávnené predĺženie záchrannej pomoci pre spoločnosť Tirrenia**

(135) V rozhodnutí z roku 2012 Komisia prijala predbežné stanovisko, že záchranná pomoc bola neoprávnene predĺžená od 28. augusta 2011 do 18. septembra 2012 a že predĺženie záchrannej pomoci v tomto období predstavovalo nezlučiteľnú pomoc pre spoločnosti Tirrenia a Siremar a možno aj pre ich príslušných kupujúcich. Komisia najmä konštatovala, že Taliansko nepredložilo do šiestich mesiacov od vyplatenia prvej splátky záchrannej pomoci týmto spoločnostiam reštrukturalizačný plán alebo plán likvidácie ako sa vyžaduje podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004. Komisia sa domnievala, že podmienky na predĺženie záchrannej pomoci stanovené v usmerneniach o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004 takisto neboli splnené.

3.3. **Privatizácia spoločnosti Tirrenia a odklad zaplatenia kúpnej ceny spoločnosťou CIN**

(136) Komisia v rozhodnutí z roku 2011 vyjadrila pochybnosti, že verejné výberové konanie na predaj obchodnej pobočky Tirrenia nebolo dostatočne transparentné a bezpodmienečné, aby sa zabezpečilo uskutočnenie predaja za trhovú cenu.

(137) Po prvé, Komisia konštatovala, že aj keď výzva na vyjadrenie záujmu bola uverejnená vo viacerých novinách a na viacerých webových sídlach, nezdá sa, že by sa v nej podrobne uvádzal rozsah predaja a uchádzačom sa v nej neposkytovali jasné pokyny, pokiaľ ide o následné fázy konania. Výzva zrejme neobsahovala ani nijaké podmienky predkvalifikácie alebo účasti, ani nijaké iné podmienky, ktoré museli uchádzači splniť, okrem povinnej podmienky pokračovať v poskytovaní služby vo verejnom záujme. Všetky príslušné informácie o aktívach, ktoré boli predmetom postupu predaja, boli navyše uchádzačom poskytnuté až vo fáze hĺbkovej analýzy.

(138) Po druhé, Komisia sa zároveň domnievala, že niektoré požiadavky uložené v privatizácii mohli viesť k obmedzeniu počtu uchádzačov a/alebo ovplyvniť predajnú cenu. Komisia zopakovala svoju ustálenú prax týkajúcu sa predaja aktív podnikov vo verejnom vlastníctve štátom alebo pripísateľného štátu: neekonomické hľadiská, na ktoré by súkromný predávajúci neprihliadal, akými sú verejná politika, zamestnanosť alebo záujmy regionálneho rozvoja, poukazujú na existenciu štátnej pomoci, ak sa nimi potenciálnemu kupujúcemu ukladajú zaťažujúce povinnosti, a preto zodpovedajú za zníženie predajnej ceny.

(139) Postupy predaja obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar boli založené na postupe stanovenom Marzanovým zákonom (pozri odôvodnenie 64). Komisia preto posudzovala tieto dva postupy spolu. Domnievala sa, že výsledkom predaja obchodných pobočiek poverených novými dohovormi bola povinnosť kupujúcich poskytovať službu vo verejnom záujme podľa vopred stanovených povinností týkajúcich sa kvality, frekvencie a cestovného, ako sa stanovujú v nových dohovoroch. Komisia sa domnievala, že štát sa uložením takýchto povinností neusiloval získať najvyššiu cenu, ale skôr sledovať ciele verejného záujmu. Komisia sa domnievala, že je vysoko nepravdepodobné, aby súkromný predávajúci prikladal rovnaký význam neprerušenému prevádzkovaniu služby vo verejnom záujme.

(140) Komisia sa podobne domnievala, že súkromný predávajúci, ktorý pôsobí v bežných trhových podmienkach, by neuložil povinnosť zachovania úrovne zamestnanosti na dva roky.

(141) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k predbežnému záveru, že postup privatizácie obchodnej pobočky Tirrenia nebol dostatočne transparentný a bezpodmienečný, aby sám osebe zabezpečil uskutočnenie predaja za trhovú cenu. Komisia preto nemohla vylúčiť, že buď predanej hospodárskej činnosti, alebo kupujúcemu bola poskytnutá hospodárska výhoda.

(142) Komisia sa na základe dostupných informácií zároveň domnievala, že akákoľvek pomoc, ktorá by mohla vzniknúť počas procesu privatizácie, by bola nezlučiteľná.

(143) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 prijala predbežné stanovisko, že odklad zaplatenia kúpnej ceny za obchodnú pobočku Tirrenia spoločnosťou CIN by mohol predstavovať štátnu pomoc v prospech spoločnosti CIN. Komisia najmä konštatovala, že skutočná hodnota kúpnej ceny získaná diskontovaním odložených platieb v ich hodnote v okamihu predaja je nižšia ako trhová hodnota stanovená nezávislým expertom, ktorého menovalo Taliansko. Komisia sa preto domnievala, že spoločnosť CIN mohla získať výhodu, ktorú predstavoval aspoň rozdiel medzi cenou stanovenou nezávislým expertom a budúcimi platbami diskontovanými v ich súčasnej hodnote. Komisia sa na základe dostupných informácií domnievala, že toto opatrenie mohlo predstavovať prevádzkovú pomoc, ktorá je v zásade nezlučiteľná s vnútorným trhom.

3.4. **Nový dohovor medzi talianskym štátom a spoločnosťou CIN**

(144) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 prijala predbežné stanovisko, že náhrada poskytnutá kupujúcemu obchodnej pobočky Tirrenia (t. j. spoločnosti CIN) nespĺňala kritériá stanovené v rozsudku vo veci Altmark, a preto predstavovala pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(145) Komisia dospela k tomuto záveru vzhľadom na tieto skutočnosti:

— konkurenti, ktorí zrejme ponúkali podobné služby, boli zjavne prítomní aspoň na niektorých linkách prevádzkovaných spoločnosťou CIN,

— výpočet náhrady podľa smernice CIPE zrejme viedol k tomu, že prevádzkovateľ získal za poskytovanie služby vo verejnom záujme nadmernú náhradu z rovnakých dôvodov, aké boli vyjadrené v rozhodnutí z roku 2011, a

— štvrté kritérium podľa rozsudku vo veci Altmark ([64]) zrejme nebolo dodržané, pretože predmetom verejnej súťaže bola obchodná pobočka Tirrenia spolu s novým dohovorom a nie samotná zmluva o službách vo verejnom záujme a nebolo preukázané, že to umožňuje vybrať uchádzača, ktorý je schopný poskytovať služby verejnosti za najnižšiu cenu.

(146) V súvislosti so zlučiteľnosťou náhrady pre spoločnosť CIN Komisia konštatovala, že na základe informácií, ktoré poskytli talianske orgány, zrejme v prípade spojení, ktoré prevádzkovala spoločnosť CIN v režime služieb vo verejnom záujme, počet cestujúcich prepravených v dvoch rokoch predchádzajúcich roku poverenia neprekročil hranicu stanovenú v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, čiže 300 000 cestujúcich. Vzhľadom na pochybnosti o skutočnej povahe služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a o možnej nadmernej náhrade pre spoločnosť CIN však Komisia prijala predbežné stanovisko, že náhradu nemožno považovať za zlučiteľnú na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Komisia potom pomoc posudzovala na základe rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, dospela však k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené podmienky rámca týkajúce sa zlučiteľnosti, a vyzvala Taliansko, aby preukázalo, že to tak bolo.

3.5. **Priorita kotvenia**

(147) Komisia v rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že pokiaľ priorita kotvenia nie je spoplatňovaná, opatrenie predstavuje zákonné zvýhodnenie, ktoré nezahŕňa žiadny prevod štátnych zdrojov, a preto sa nemôže označiť za štátnu pomoc. V prípade, že je priorita kotvenia spoplatňovaná, sa Komisia domnievala, že pokiaľ spoločnosť Tirrenia poskytuje skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu a táto priorita sa poskytuje len v súvislosti s linkami, ktoré sú predmetom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, neviedlo by to k dodatočnej hospodárskej výhode, keďže by to priamo súviselo s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia napriek tomu vyzvala talianske orgány a tretie strany, aby poskytli ďalšie informácie o tomto opatrení.

(148) Keďže vznikli pochybnosti o zákonnosti poslania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, Komisia nemohla dospieť k záveru o zlučiteľnosti opatrenia, ak by malo ísť o pomoc.

([64]) Podrobný opis tohto kritéria pozri v odôvodnení 301 bode 4.

3.6. **Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010**

(149) Komisia v rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že všetky opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 predstavovali štátnu pomoc v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia. Tieto opatrenia zahŕňali 1) možnosť využiť finančné prostriedky, ktoré boli vyhradené na modernizáciu lodí, na účely likvidity; 2) oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie; 3) možné využitie zdrojov z fondu FAS. Komisia vyzvala talianske orgány, aby objasnili či a akým spôsobom bolo každé z týchto opatrení nevyhnutné na poskytovanie služby vo verejnom záujme.

(150) Komisia zároveň prijala predbežné stanovisko, že tieto opatrenia pravdepodobne predstavovali prevádzkovú pomoc, ktorou sa znižovali náklady, ktoré by spoločnosť Tirrenia a ostatné spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group museli inak znášať samy, a preto by sa tieto opatrenia mali považovať za nezlučiteľné s vnútorným trhom.

4. **PRIPOMIENKY TALIANSKA**

4.1. **K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu**

(151) Taliansko poskytlo zoznam liniek prevádzkovaných spoločnosťou Tirrenia, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, vrátane sezónnej frekvencie a cestovných poriadkov, konkurenčného prostredia a dôvodov, ktoré viedli k uloženiu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(152) V súvislosti s existenciou skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu Taliansko konštatovalo, že záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, ktoré uložilo spoločnosti Tirrenia a neskôr spoločnosti CIN, sa zabezpečuje uspokojivá služba z hľadiska pravidelnosti, kontinuity a kvality spájajúca pevninu s prístavmi na ostrovoch. Táto služba prispieva k hospodárskemu rozvoju ostrovov, pričom sa ňou zároveň zaručujú základné potreby mobility ostrovných spoločenstiev a zabezpečuje rešpektovanie ústavou zaručeného práva na územnú kontinuitu. Taliansko v tejto súvislosti konštatovalo, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú plne v súlade s cieľmi článku 174 a nasledujúcich článkov ZFEÚ a vyhlásenia č. 30 o ostrovných regiónoch (pripojeného k záverečnému aktu Amsterdamskej zmluvy). Taliansko zároveň odkázalo na judikatúru Súdneho dvora Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“), ktorá potvrdzuje, že cieľ zabezpečenia dostatočných pravidelných prepravných služieb na ostrovy, z ostrovov a medzi ostrovmi je legitímnym cieľom verejného záujmu ([65]).

(153) Taliansko tvrdilo, že služby, ktoré prevádzkujú spoločnosti so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, a služby, ktoré riadia podniky voľne vykonávajúce podnikateľskú činnosť, nie sú úplne porovnateľné. Pravidelnosť, kontinuita a kvalita služieb poskytovaných prvou skupinou podnikov by bola plne zaručená najmä vďaka jasným záväzkom stanoveným v dohovoroch, zatiaľ čo pri druhej skupine podnikov by závisela výhradne od výpočtov prevádzkovateľa týkajúcich sa návratnosti jeho investícií. Taliansko v tejto súvislosti uviedlo príklad linky La Maddalena – Palau, v prípade ktorej sa spoločnosť Enermar, prevádzkujúca túto linku za komerčných podmienok, rozhodla zrušiť službu bez predchádzajúceho oznámenia. Spoločnosť Saremar, ktorá prevádzkovala túto linku na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme, naopak musela so službou pokračovať, a preto účinne zabezpečovala územnú kontinuitu. Taliansko zároveň odkázalo na súkromného prevádzkovateľa Go In Sardinia, ktorý z dôvodu finančných ťažkostí neočakávane prerušil svoje služby v auguste 2014. Spôsobilo to ťažkosti tisíckam cestujúcich, ktorí už zaplatili za lístky a ktorí by sa nedostali do svojho cieľa bez zásahu spoločnosti Tirrenia.

4.2. **K potenciálnemu neoprávnenému predĺženiu záchrannej pomoci pre spoločnosť Tirrenia**

(154) Talianske orgány pripomenuli, že listom zo 16. mája 2011 Komisiu informovali, že spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe splatí úvery so štátnou zárukou po dokončení predaja obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar finančnými prostriedkami z týchto predajov ([66]). Keďže spoločnosť CIN podpísala zmluvu o predaji obchodnej pobočky Tirrenia 25. júla 2011, talianske orgány aj spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe sa oprávnene domnievali, že pomoc by mohla byť splatená v lehote do 28. augusta 2011.

([65]) Pozri vec C-205/99 Analir a iní, ECLI:EU:C:2001:107, body 27 – 28.

([66]) Obe spoločnosti boli v jednej mimoriadnej správe pod dohľadom jedného mimoriadneho komisára.

(155) Taliansko zdôraznilo, že následné udalosti viedli k neočakávanému oneskoreniu dokončenia predaja obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto musela pokračovať v prevádzke svojich služieb omnoho dlhšie ako sa plánovalo a znášať súvisiace náklady. Podľa Talianska bol plán likvidácie spoločnosti Tirrenia k dispozícii na webovom sídle spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe dlho pred uplynutím šesťmesačnej lehoty stanovenej usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004. Taliansko dodalo, že Komisia bola vždy informovaná o aktuálnom pokroku v procese privatizácie. Celá suma vrátane úroku, ktorú mali splatiť spoločnosti Tirrenia a Siremar, bola štátu splatená iba 48 dní po zaplatení prvej splátky z ceny za obchodnú pobočku Tirrenia spoločnosťou CIN.

4.3. **K privatizácii obchodnej pobočky Tirrenia**

4.3.1. *K transparentnému a nediskriminačnému charakteru postupu*

(156) Taliansko zdôraznilo, že konania boli vedené v plnom súlade s Marzanovým zákonom. Aj keď sa v dotknutom zákone uvádza možnosť určiť kupujúceho prostredníctvom súkromnej dohody, nebránilo by to dodržaniu zásad otvorenosti, transparentnosti a nediskriminácie. V tomto prípade by navyše iné právne ustanovenia, podľa ktorých sa výslovne vyžaduje usporiadanie transparentných a nediskriminačných súťažných konaní, vylučovali možnosť využitia akejkoľvek formy súkromnej dohody. Najmä podľa článku 1 ods. 5a písm. b) zákona z roku 2010 by sa od mimoriadneho komisára vyžadovalo, aby konanie obmedzil na „*minimálny čas, ktorý je možný v rámci mimoriadneho správneho konania, a zároveň dodržal súťažný, transparentný a nediskriminačný postup, ktorý sa vyžaduje v prípade predaja*“.

(157) Postup stanovený v článku 4 ods. 4c zákonného dekrétu č. 347/2003 podľa Talianska predstavoval ďalšie záruky z hľadiska transparentnosti a nediskriminácie, najmä vzhľadom na posúdenie trhovej ceny obchodného útvaru ponúknutého na predaj nezávislým expertom a výber najvýhodnejšej ponuky z hľadiska ceny.

(158) Taliansko tvrdilo, že všetky strany mali rovnaký prístup k všetkým informáciám potrebným na jasné určenie aktív ponúknutých na predaj a prípravu ponuky. Predaj bol skutočne obmedzený na aktíva a zmluvné vzťahy zahrnuté v poskytovaní služby vo verejnom záujme takto:

a) plavidlá a pomocné vybavenie potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme;

b) zmluvy so strategickými dodávateľmi na služby potrebné na bežnú prevádzku podniku;

c) právna požiadavka na predloženie návrhu na opätovné zamestnanie zamestnancov potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na základe tabuliek obsadzovania flotily (podrobnejšie informácie pozri v odôvodnení 160).

(159) Taliansko zároveň objasnilo, že šesť plavidiel spoločnosti Tirrenia, ktoré neboli potrebné na poskytovanie služby vo verejnom záujme, bolo predaných v samostatných postupoch predaja. Samostatné postupy predaja sa začali aj na predaj nehnuteľností a umeleckých diel, ktoré patrili spoločnosti Tirrenia. Tieto aktíva preto neboli zahrnuté do výberového konania na predaj obchodnej pobočky Tirrenia (pozri aj oddiel 4.3.2).

(160) V súvislosti s osobitnou povinnosťou zachovať úroveň zamestnanosti Taliansko zdôraznilo, že predaj obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 2112 občianskeho zákonníka, a preto sa neuplatňuje automatický presun zamestnancov (s ich existujúcimi zmluvami) k úspešnému uchádzačovi. Jedinou zákonnou povinnosťou úspešných uchádzačov bolo opätovne zamestnať zamestnancov predávajúceho (na základe nových zmlúv) a zachovať úroveň zamestnanosti na dva roky, ako sa požaduje podľa článku 63 ods. 2 zákonného dekrétu č. 270/1999, ktorý sa uplatňuje na všetky veľké podniky v mimoriadnej správe. To však neznamenalo, že zamestnanci spoločnosti Tirrenia by boli automaticky presunutí ku kupujúcemu. Táto povinnosť bola navyše obmedzená na zamestnancov, ktorí sa podľa podnikateľského plánu a tabuliek obsadzovania plavidiel obchodnej pobočky považovali za nevyhnutných na ďalšie prevádzkovanie služby vo verejnom záujme.

(161) Taliansko tvrdilo, že takúto povinnosť, uloženú všeobecným domácim právom, ktorá navyše slúži na zabezpečenie kontinuity podnikania a plnenia služby vo verejnom záujme, by za rovnakých podmienok uložil súkromný predávajúci.

(162) Po uverejnení výzvy na vyjadrenie záujmu v talianskom a anglickom jazyku na webovom sídle spoločnosti Tirrenia a vo viacerých vnútroštátnych a medzinárodných novinách a špecializovaných webových sídlach talianske, európske a mimoeurópske subjekty predložili 21 vyjadrení záujmu. Taliansko sa domnievalo, že to dokazuje, že obsah tejto výzvy umožňoval jasne určiť, čo sa predávalo, a povahu postupu, ktorý sa má dodržať, pričom sa zároveň chránili citlivé obchodné informácie (predovšetkým na ochranu záujmov potenciálnych kupcov). Vo fáze hĺbkovej analýzy sa potom subjektom poskytli podrobné informácie, okrem iného o konkrétnych aktívach určených na predaj, podnikateľskom pláne, návrhu nového dohovoru (pozri odôvodnenie 72).

(163) Taliansko preto tvrdilo, že všetkým subjektom, ktoré mali záujem o nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia, boli transparentným a nediskriminačným spôsobom poskytnuté informácie potrebné na predloženie ponuky na kúpu pri plnej znalosti faktov.

4.3.2. *K predaju aktív mimo rozsahu pôsobnosti obchodnej pobočky Tirrenia*

(164) Taliansko vysvetlilo, že mimoriadny komisár začal nezávislé, transparentné a nediskriminačné procesy výberových konaní na predaj šiestich lodí ([67]), ktoré spoločnosť Tirrenia nepotrebovala na prevádzkovanie služby vo verejnom záujme. Výzvy na vyjadrenie záujmu boli 10. decembra 2010 uverejnené vo vnútroštátnych a medzinárodných novinách a aj v niektorých špecializovaných publikáciách. K dátumu uplynutia lehoty, ktorá bola dvakrát predĺžená, boli v prípade piatich takzvaných rýchlych trajektov doručené len ponuky na účely demolácie. K dátumu uplynutia lehoty v postupe týkajúcom sa motorovej lode Domiziana však boli doručené dve ponuky na kúpu tohto plavidla na komerčné (t. j. prepravné) účely. Vykonali sa pokusy o získanie vyšších ponúk (od dvoch pôvodných uchádzačov aj od ďalších potenciálnych kupcov), neboli však doručené nijaké takéto ponuky. Zmluva bola preto uzavretá s uchádzačom, ktorý predložil najvyššiu ponuku.

(165) Taliansko zároveň uviedlo, že sa plánoval predaj viacerých nehnuteľností spoločnosti Tirrenia v nezávislých samostatných výberových konaniach, keďže tieto nehnuteľnosti neboli potrebné na prevádzkovanie služby vo verejnom záujme, a preto neboli zahrnuté do obchodnej pobočky Tirrenia. Taliansko odkázalo na predaj budovy Palazzo Molin v Benátkach, aby ilustrovalo ochranné opatrenia, ktoré boli prijaté na zabezpečenie dosiahnutia najvyššej možnej predajnej ceny (napr. posúdenie hodnoty nehnuteľnosti nezávislým expertom, výzva uchádzačom na zlepšenie ich ponúk). Taliansko napokon vysvetlilo, že umelecká zbierka spoločnosti Tirrenia sa takisto predá v samostatnej verejnej aukcii prostredníctvom významnej aukčnej spoločnosti.

4.3.3. *K zviazaniu aktív obchodnej pobočky Tirrenia s novým dohovorom*

(166) Taliansko po prvé tvrdilo, že rozhodnutie privatizovať aktíva spolu so zverením záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme bolo prijaté s cieľom zabezpečiť plynulú liberalizáciu sektora námornej kabotáže. Taliansko uvádza, že táto stratégia bola vopred prediskutovaná s Komisiou (pozri oddiel 2.4) a v zásade sa považovala za postup v súlade s nariadením o námornej kabotáži.

(167) Taliansko sa okrem toho domnievalo, že vzhľadom na prevládajúce trhové podmienky v danom čase bolo primerané zviazať aktíva obchodnej pobočky Tirrenia s novým dohovorom. V čase recesie a významného poklesu dopytu v sektore námornej dopravy by možnosť využiť flotilu obchodnej pobočky Tirrenia na prevádzku liniek so službami vo verejnom záujme stanovenými v novom dohovore predstavovala skôr životaschopnú obchodnú príležitosť než faktor, ktorý by znižoval trhovú hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia. Taliansko sa preto domnieva, že to nemohlo mať negatívny vplyv na výberové konanie a výslednú cenu.

(168) Taliansko v tejto súvislosti pripomenulo, že zo šiestich lodí, ktoré neboli zaradené do rozsahu pôsobnosti obchodnej pobočky Tirrenia (pozri odôvodnenie 164), sa päť muselo predať na účely demolácie. Taliansko sa domnieva, že vzhľadom na komplexnosť trhu námornej dopravy a vtedajší hospodársky pokles nebolo možné dosiahnuť za aktíva spoločnosti lepšiu cenu, a to ani keby sa výberové konanie opakovalo alebo keby aktíva neboli zviazané s novým dohovorom. Taliansko napokon odkazuje na pripomienku jedného potenciálneho uchádzača o obchodnú pobočku Tirrenia v kontexte európskeho postupu schvaľovania fúzie. Tento uchádzač konkrétne uviedol, že minimálna cena, ktorú stanovil nezávislý expert menovaný Talianskom, bola v skutočnosti príliš vysoká.

([67]) Konkrétne sa usporiadali dve výberové konania. Jedno konanie na rýchle trajekty spoločnosti Tirrenia Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio a Scatto, a samostatné konanie na motorovú loď Domiziana spoločnosti Tirrenia. Prvé výberové konanie zahŕňalo aj rýchly trajekt Guizzo spoločnosti Siremar.

4.3.4. *K menovaniu nezávislého experta*

(169) Taliansko tvrdilo, že 16. decembra 2010 vyzvalo päť vedúcich finančných inštitúcií, ktoré nemali nijakú expozíciu voči skupine Tirrenia Group, aby predložili ponuky na posúdenie hodnoty obchodnej pobočky Tirrenia. K stanovenému termínu nepredložila ponuku nijaká z vyzvaných inštitúcií.

(170) Spoločnosť Banca Profilo následne vyjadrila záujem prevziať úlohu nezávislého poradcu za rovnakých podmienok, ako boli stanovené vo výberovom konaní. Minister určil spoločnosť Banca Profilo za nezávislého experta na účely posúdenia trhovej hodnoty obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar dekrétom zo 4. februára 2011.

4.3.5. *Ku kritériám na vyhodnotenie ponúk*

(171) Taliansko zdôraznilo, že mimoriadny komisár zaslal 2. februára 2011 zainteresovaným subjektom list o postupe, v ktorom jasne uviedol kritériá na vyhodnotenie ponúk. V tomto liste sa uvádzali právne predpisy, ktoré sa uplatňovali na proces predaja, a objasňovalo, že predajná cena nemôže byť nižšia ako hodnota stanovená nezávislým expertom, pričom navrhnutý podnikateľský plán musí byť v súlade so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme stanovenými v novom dohovore.

(172) Taliansko zároveň potvrdilo, že kritériom na vyhodnotenie ponúk v prípade početných ponúk bola najvyššia cena, ako sa uvádzalo v osobitných pravidlách platných pre toto konanie.

4.3.6. *K správe spoločnosti Ecorys*

(173) Počas vyšetrovania bolo Taliansko vyzvané, aby predložilo pripomienky (pozri odôvodnenie 8) k zisteniam nezávislého konzultanta, ktorého vybrala Komisia (Ecorys). Taliansko súhlasilo so závermi spoločnosti Ecorys, že ani zviazanie privatizácie s uzavretím nového dohovoru, ani podmienka týkajúca sa pracovnej sily by neznížili trhovú hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia.

(174) V súvislosti s uvedeným zviazaním Taliansko odkázalo na viacero vyhlásení spoločnosti Ecorys vrátane jej úvahy, že v čase predaja bola jedinou životaschopnou alternatívou k predaju aktív v režime služieb vo verejnom záujme (t. j. zviazaním privatizácie aktív s novým dohovorom) likvidácia obchodnej pobočky Tirrenia. Taliansko zároveň zopakovalo, že v čase krízy v sektore trajektov, ktorý bol charakterizovaný značným poklesom dopytu, možnosť využitia flotily spoločnosti Tirrenia na linkách so službami vo verejnom záujme určenými v dohovore predstavovala skôr reálnu obchodnú príležitosť než faktor, ktorý môže znížiť hodnotu aktív. Taliansko navyše pripomenulo, že zo šiestich lodí, ktoré neboli zahrnuté do rozsahu pôsobnosti obchodnej pobočky Tirrenia, sa päť mohlo predať len na účely demolácie (pozri odôvodnenie 168). Taliansko napokon tvrdilo, že vzhľadom na skutočnú cenu, ktorá vyplynula z výberového konania, úroveň cien paliva a slabé hospodárske okolnosti by nebolo možné dosiahnuť lepšie zhodnotenie aktív, ani keby sa výberové konanie opakovalo alebo keby sa zmenil okruh aktív určených na predaj.

(175) V súvislosti s podmienkou týkajúcou sa pracovnej sily Taliansko zdôraznilo záver spoločnosti Ecorys, že neexistujú nijaké prvky, z ktorých by vyplývalo, že táto podmienka mala akýkoľvek významný vplyv na hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia. Taliansko ďalej pripomenulo, že táto podmienka bola odvodená z článku 63 ods. 2 zákonného dekrétu č. 270/1999 a týkala sa len tých zamestnancov, ktorí sú potrební na zaručenie prevádzky dotknutej obchodnej činnosti v súlade s tabuľkami obsadzovania flotily. Tabuľky obsadzovania flotily i) stanovujú kvalitatívne a kvantitatívne zloženie posádky potrebné na prevádzku plavidla v súlade so zákonmi o námornej bezpečnosti; ii) sú určené ministerským dekrétom; a iii) sú vypracované vo výbore, ktorý v poradnej funkcii zahŕňa organizácie zastupujúce pracovníkov a majiteľov lodí. Plavidlo sa môže plaviť 365 dní v roku a posádka lode mať obdobia na lodi, ktoré sa striedajú s obdobiami na pobreží. Pri určovaní úrovne pracovnej sily potrebnej na zabezpečenie prevádzkyschopnosti obchodnej pobočky Tirrenia preto minimálna úroveň pracovnej sily musí zahŕňať posádku uvedenú v tabuľkách obsadzovania a ďalšiu rezervnú posádku. Nový majiteľ obchodnej pobočky Tirrenia by tieto minimálne úrovne pracovnej sily musel rešpektovať bez ohľadu na akúkoľvek podmienku týkajúcu sa pracovnej sily. Taliansko okrem toho doplnilo, že hoci kupujúci obchodnej pobočky Tirrenia musel ponúknuť zamestnanie všetkým zamestnancom potrebným na zaručenie prevádzky služby vo verejnom záujme, bolo to na základe iných pracovných zmlúv ako predtým ([68]).

([68]) Na ilustráciu toho, že kupujúci nemusel prevziať všetkých zamestnancov spoločnosti Tirrenia, Taliansko uvádza, že v čase hĺbkovej analýzy mala spoločnosť Tirrenia 1 414 zamestnancov, zatiaľ čo po prevode vlastníctva na spoločnosť CIN sa tento počet znížil o 12 % na 1 239 zamestnancov (z čoho 313 bolo na dočasnú pracovnú zmluvu). Z 18 manažérov, ktorých zamestnávala spoločnosť Tirrenia, sa navyše zamestnancami spoločnosti CIN stali len štyria.

(176) V správe spoločnosti Ecorys sa dospelo k záveru, že odhadovaná hodnota obchodnej pobočky Tirrenia mohla byť približne o 7,8 % vyššia ako hodnota, ktorú predložil expert menovaný talianskymi orgánmi, spoločnosť Banca Profilo. Taliansko sa domnievalo, že tento rozdiel je možné vysvetliť tým, že obaja experti sa v prípade prognóz museli opierať o viacero technických parametrov a že v prípade takýchto prognóz prirodzene existuje priestor na rozdiely. Talianske orgány predložili protikladné posúdenie hodnoty, ktoré vypracovala spoločnosť Banca Profilo a v ktorom sa podrobne vysvetľujú rozdiely ([69]) so správou spoločnosti Ecorys. Taliansko sa domnievalo, že v tomto protikladnom posúdení hodnoty sa predkladajú spoľahlivé a objektívne dôvody týkajúce sa rozdielov medzi oboma hodnoteniami. Spoločnosť Banca Profilo skutočne tvrdila, že jej predpoklady boli konzervatívnejšie ([70]) ako predpoklady spoločnosti Ecorys a lepšie zohľadňovali skúmanú situáciu.

(177) Taliansko okrem toho upozornilo, že prevod vlastníctva obchodnej pobočky Tirrenia sa uskutočnil viac ako dva roky po referenčnom dátume, ktorý pri svojich hodnoteniach použili spoločnosti Banca Profilo a Ecorys. Podľa Talianska sa hodnota aktív obchodnej pobočky Tirrenia počas tohto obdobia znížila a hospodárska klíma sa výrazne zhoršila. Taliansko preto dospelo k záveru, že nemožno pochybovať o tom, že k dátumu, keď sa dokončil predaj obchodnej pobočky Tirrenia, sa v cenových podmienkach, ktoré strany dohodli, plne odrážala trhová hodnota aktív spoločnosti.

4.4. **K súladu nového dohovoru s kritériami rozsudku vo veci Altmark**

(178) Taliansko zopakovalo, že náhradu za služby vo verejnom záujme, ktorá sa mala vyplatiť podľa nového dohovoru, notifikovalo len z dôvodov právnej istoty, keďže sa domnievalo, že toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc (pozri odôvodnenie 4). Talianske orgány najmä tvrdili, že štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark sú dodržané z týchto dôvodov:

— služby námornej dopravy vymedzené talianskymi orgánmi v novom dohovore sú nevyhnutné pre hospodársky rozvoj ostrovov, pričom zároveň plnia základné potreby ostrovných spoločenstiev v oblasti dopravy a zabezpečujú rešpektovanie práva na územnú kontinuitu zakotvenú v talianskej ústave. V novom dohovore sa jasne uvádzajú služby, lode, cestovné poriadky a sadzobné obmedzenia. Taliansko preto tvrdilo, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú jasne vymedzené a že prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené,

— parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítala, sú podrobne vysvetlené v smernici CIPE a boli uplatnené v novom dohovore (a prílohách k nemu), zatiaľ čo maximálna výška náhrady je stanovená v zákone z roku 2009. Taliansko preto tvrdilo, že tieto parametre boli stanovené vopred a objektívnym a transparentným spôsobom a že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark je dodržané,

— prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme znáša všetky riziká činnosti (pozri aj oddiel 4.5), pričom dostáva dotáciu v pevne stanovenej výške, ktorá neposkytuje nijakú istotu úplného pokrytia jeho nákladov. Taliansko preto tvrdilo, že miera návratnosti na úrovni 6,5 % je v súlade s činnosťou, bez toho, aby to viedlo k nadmernej náhrade za službu vo verejnom záujme. Aj tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark sa preto považuje za splnené,

— obchodná pobočka Tirrenia bola privatizovaná vo verejnom výberovom konaní, ktoré zahŕňalo aktíva potrebné na poskytovanie služby vo verejnom záujme zviazané s novým osemročným dohovorom na prevádzku tejto služby. Keďže vo výberovom konaní sa rešpektovali zásady hospodárskej súťaže, transparentnosti a nediskriminácie a kritériom na vyhodnotenie ponúk bola najvyššia cena, Taliansko tvrdilo, že aj štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.

4.5. **K rizikovej prirážke 6,5 % stanovenej v smernici CIPE od roku 2010**

(179) Taliansko upozornilo, že náhrada, ktorá bola spoločnosti Tirrenia vyplatená v roku 2009, predstavovala 80 010 000 EUR. Od roku 2010 bola maximálna výška náhrady pevne stanovená na 72 685 642 EUR. Taliansko pripomenulo, že táto suma je výrazne nižšia ako historická úroveň deficitov spoločnosti. To by pravdepodobne kupujúceho obchodnej pobočky Tirrenia nútilo zvýšiť efektívnosť prevádzky s cieľom dosiahnuť deficit v limite pevne stanovenej výšky dotácie počas celého trvania nového dohovoru a kompenzovať infláciu počas dlhého obdobia v budúcnosti.

([69]) K týmto rozdielom patria rôzne bezrizikové sadzby, koeficienty beta, náklady na dlh a niektoré rozdiely v spôsobe výpočtu likvidačnej hodnoty (najmä náklady na prepustenie zamestnancov).

([70]) Banca Profilo napríklad ako bezrizikovú sadzbu použila sadzby desaťročných talianskych štátnych dlhopisov, keďže obchodná pobočka Tirrenia pôsobí výhradne v Taliansku. Spoločnosť Ecorys však použila nižšie sadzby nemeckých štátnych dlhopisov, v ktorých sa však podľa spoločnosti Banca Profilo podhodnocujú kapitálové náklady obchodnej pobočky.

(180) V smernici CIPE sa predpokladá, že na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC (pozri odôvodnenie 42) by sa použila riziková prirážka 6,5 %. Taliansko však objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrady, bolo rozhodnuté zjednodušiť výpočet uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu Tento zjednodušený prístup sa uplatňoval počas predĺženia pôvodného dohovoru a stále sa uplatňuje podľa nového dohovoru. Talianske orgány zároveň preukázali, že uplatnenie úplnej metodiky stanovenej v smernici CIPE mohlo viesť k návratnosti kapitálu, ktorá by aspoň v niektorých rokoch presiahla 6,5 %. Taliansko sa preto domnieva, že jeho zjednodušený prístup je konzervatívny a neumožňuje v prípade spoločností Tirrenia alebo CIN náhradu vyššiu ako bola stanovená smernicou CIPE.

(181) Taliansko zároveň tvrdilo, že návratnosť kapitálu na úrovni 6,5 % odráža riziko činností zverených spoločnosti Tirrenia, respektíve spoločnosti CIN, bez toho, aby viedla k nadmernej náhrade za službu vo verejnom záujme z dôvodov, ktoré sa uvádzajú v nasledujúcich odôvodneniach.

(182) Taliansko najprv pripomenulo, že počas predĺženia pôvodného dohovoru a z dôvodu ťažkej finančnej situácie podniku musela byť spoločnosti Tirrenia 5. augusta 2010 uložená mimoriadna správa. Podľa Talianska bolo *de facto* nemožné, aby maximálna výška náhrady stanovená v zákone z roku 2009 plne pokrývala čisté náklady (t. j. náklady mínus príjmy) služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Tirrenia by preto v období od 1. januára 2010 do 18. júla 2012 v praxi nedosiahla nijakú návratnosť kapitálu. Taliansko na odôvodnenie tohto tvrdenia predložilo účtovné závierky spoločnosti Tirrenia za roky 2010 a 2011 podľa jednotlivých liniek a štvrťročné finančné výkazy za rok 2012.

(183) V novom dohovore pre kupujúceho obchodnej pobočky Tirrenia sa stanovuje, že výška náhrady sa vypočíta na základe prognózy vývoja príjmov a nákladov. Podľa Talianska sa v novom dohovore na rozdiel od pôvodného dohovoru nestanovuje nijaká plná a automatická náhrada za zvýšenie prevádzkových nákladov (akými sú práca, palivo, prenájom atď.). Riziká spojené s takýmto zvýšením nákladov, ako aj riziká spojené s objemom dopravy, by preto plne znášal prevádzkovateľ. Taliansko preto tvrdilo, že prevádzkovateľ znáša všetky riziká spojené so službou a nemá nijakú záruku náhrady až do výšky dostatočnej na pokrytie všetkých nákladov. Podľa Talianska to platí dokonca aj s prihliadnutím na články 8 a 9 nového dohovoru, keďže prevádzkovateľ je stále vystavený riziku oneskorenia medzi výskytom akejkoľvek nerovnováhy a okamihom, v ktorom sa môže vykonať úprava. Akékoľvek takéto úpravy sú navyše výsledkom rokovaní a neuplatňujú sa retroaktívne, ale len do budúcnosti. Taliansko predložilo ročné účtovné závierky spoločnosti CIN podľa jednotlivých liniek za obdobie od 18. júla 2012 až do konca roka 2018, aby preukázalo, že podľa nového dohovoru neprišlo k nijakej nadmernej náhrade.

4.6. **K súladu nového dohovoru s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011**

(184) Aj keď sa Taliansko domnievalo, že náhrada za službu vo verejnom záujme vyplatená spoločnosti CIN podľa nového dohovoru nepredstavuje štátnu pomoc, zároveň uviedlo, prečo by toto opatrenie bolo v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ak by bolo pomocou.

(185) Taliansko pripomenulo, že posúdenie skutočnej povahy služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré vykonáva Komisia, je obmedzené len na kontrolu toho, či sa členský štát dopustil zjavnej chyby, keď službu vymedzil ako službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Taliansko na základe toho opísalo linky špecifikované v novom dohovore a upozornilo, že na viacerých týchto linkách je spoločnosť CIN jediným prevádzkovateľom. V prípade troch ďalších liniek navyše spoločnosť CIN dostáva náhradu za službu vo verejnom záujme len mimo sezóny, pričom v sezóne naďalej podlieha obmedzeniam (napr. pokiaľ ide o cestovné).

(186) Taliansko poskytlo ročné údaje o preprave cestujúcich za dve účtovné obdobia predchádzajúce roku, v ktorom bola pridelená služba všeobecného hospodárskeho záujmu (t. j. za roky 2010 a 2011), aby predložilo argument, že hranica 300 000 cestujúcich stanovená v článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 nebola na linkách prevádzkovaných spoločnosťou Tirrenia prekročená. Keďže nový dohovor má trvanie osem rokov, Taliansko okrem toho konštatovalo, že je splnený aj článok 2 ods. 2 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Taliansko napokon tvrdilo, že je dodržaný článok 2 ods. 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, keďže predajom obchodnej pobočky Tirrenia v súťažnom, transparentnom a nediskriminačnom výberovom konaní boli plne rešpektované požiadavky nariadenia o námornej kabotáži.

(187) Taliansko tvrdilo, že nový dohovor spĺňa všetky podmienky, ktoré sa uplatňujú na poverovacie akty, špecifikované v článkoch 4 až 6 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. V tomto dohovore sa podrobne uvádzajú najmä záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ich trvanie, mechanizmus náhrady (založený na smernici CIPE a zákone z roku 2009) a mechanizmy na zabránenie akejkoľvek nadmernej náhrade a na jej vymáhanie. Taliansko napokon poukázalo na opatrenia (vrátane systému nápravných opatrení a sankcií), ktoré sú zavedené na zabezpečenie prísneho dodržiavania podmienok nového dohovoru.

4.7. **K odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN**

(188) V súvislosti so zaplatením časti predajnej ceny spoločnosťou CIN v splátkach počas trvania dohovoru Taliansko uviedlo tieto informácie. Záväzná ponuka, ktorú spoločnosť CIN predložila 14. apríla 2011 a v ktorej sa stanovoval odklad zaplatenia časti ceny, bola vložená do dátového priestoru. Mimoriadny komisár zaslal 2. mája 2011 všetkým stranám, ktoré boli pripustené k fáze hĺbkovej analýzy, oznámenie, v ktorom ich vyzval, aby predložili lepšie ponuky ako spoločnosť CIN. Dôvodom skutočnosti, že neboli doručené nijaké konečné ponuky, ktoré boli lepšie ako ponuka, ktorú predložila spoločnosť CIN, je konkurenčná dynamika výberového konania. Vzhľadom na to nebolo možné považovať odklad zaplatenia kúpnej ceny za selektívnu intervenciu v prospech spoločnosti CIN, ale za odzrkadlenie trhovej ceny. Možní ďalší uchádzači mohli najmä takisto predložiť ponuku zahŕňajúcu odklad platby, rozhodli sa však takéto ponuky nepredložiť.

(189) Taliansko v tejto súvislosti odkázalo na judikatúru ([71]) európskych súdov, podľa ktorej záväzné ponuky platne predložené v rámci riadneho výberového konania na privatizáciu konkrétnej spoločnosti predstavujú lepší ukazovateľ trhovej ceny tohto subjektu ako napríklad posúdenia hodnoty, ktoré vykonali experti. Taliansko zároveň zdôraznilo, že európske súdy rozhodli, že tento prístup sa má uplatniť, aj keď je dotknuté výberové konanie charakterizované nezákonnými podmienkami, hoci talianske orgány sa domnievajú, že s výberovým konaním na privatizáciu obchodnej pobočky Tirrenia neboli spojené nijaké takéto podmienky. Talianske orgány zároveň odkázali na rozhodnutie Komisie vo veci Sandretto ([72]). Komisia v tomto rozhodnutí akceptovala argument Talianska, že hoci predajná cena aktív spoločnosti Sandretto bola nižšia ako cena, na akú boli ocenené, išlo napriek tomu o najvyššiu hodnotu vyjadrenú trhom, a preto nebolo možné vylúčiť, že cena, ktorú ponúkol kupujúci, bola trhovou cenou.

4.8. **K priorite kotvenia**

(190) Talianske orgány tvrdili, že pridelením priority kotvenia sa neprišlo o nijaké štátne prostriedky. Podľa talianskych orgánov platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie. Talianske orgány zároveň tvrdia, že táto priorita kotvenia sa uplatňuje len na linky služieb vo verejnom záujme a že spoločnosť Tirrenia a neskôr CIN neplatila a neplatí za túto prioritu kotvenia nijaký ďalší poplatok, keďže prístavy by im poskytli prvú možnosť výberu intervalov kotvenia aj bez existencie formálnej priority kotvenia, a to vzhľadom na ich poverenie vykonávať službu vo verejnom záujme.

(191) Talianske orgány sa domnievajú, že prioritou kotvenia by sa podnikom bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia a jej nadobúdateľa spoločnosti CIN neposkytla významná výhoda. Tvrdia najmä, že v praxi sa priorita kotvenia uplatňuje len za veľmi obmedzených okolností. Veľkosť väčšiny prístavov a plánovanie príchodov a odchodov vopred zabezpečujú, že za normálnych okolností – okrem akýchkoľvek oneskorení alebo extrémnych poveternostných podmienok – by neprišlo k nijakému prekrývaniu vo využívaní konkrétnych kotvísk rôznymi prevádzkovateľmi. Keďže spoločnosti Tirrenia a CIN prevádzkujú svoje služby po celý rok (napríklad na rozdiel od prevádzkovateľov, ktorí prevádzkujú len v sezóne), bolo by navyše prirodzené, že prístavy by im poskytli prvú možnosť výberu intervalov kotvenia aj bez existencie formálnej priority kotvenia. Taliansko sa preto domnieva, že prioritou kotvenia sa spoločnostiam Tirrenia a CIN nemohla poskytnúť nijaká významná výhoda.

([71]) Taliansko odkazuje najmä na rozsudok z 24. októbra 2013 v spojených veciach C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P Spolková krajina Burgenland, ECLI:EU:C:2013:682, body 93 – 96.

([72]) Ú. v. EÚ L 92, 13.4.2010, s. 19.

4.9. **K opatreniam stanoveným zákonom z roku 2010**

(192) Taliansko nenamietalo, že spoločnosť Tirrenia dostala približne 12 051 900 EUR na uskutočnenie modernizácie lodí požadovanej na splnenie medzinárodných bezpečnostných noriem. Talianske orgány ďalej potvrdili, že spoločnosť Tirrenia z týchto prostriedkov skutočne využila len 630 600 EUR na zaplatenie modernizácie lode Clodia. Zostávajúce finančné prostriedky (t. j. 11 421 300 EUR) sa nepoužili ani na zaplatenie modernizácie, ani sa nevrátili štátu. Podľa Talianska musel nový vlastník obchodnej pobočky Tirrenia (t. j. spoločnosť CIN) zaplatiť za zostávajúcu modernizáciu z vlastných prostriedkov (a na tento záväzok vo výške 11 421 300 EUR sa preto prihliadalo aj v posúdení hodnoty, ktoré vypracovala spoločnosť Banca Profilo).

(193) Pokiaľ ide o oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie, talianske orgány tvrdili, že vo vzťahu k dani z príjmov právnických osôb sa toto opatrenie neuplatňovalo, keďže prevody spoločností Caremar, Saremar a Toremar na regióny sa uskutočnili bezplatne. Vzhľadom na absenciu akejkoľvek odmeny sa preto článok 86 ods. 1 písm. a) konsolidovaného zákona o dani z príjmov týkajúci sa kapitálových ziskov v prípade prevodu aktív za protihodnotu neuplatňuje. V súvislosti s DPH Taliansko konštatovalo, že prevody spoločností Caremar, Saremar a Toremar predstavujú transakcie, ktoré sú oslobodené od DPH podľa článku 10 ods. 1 bodu 4 prezidentského dekrétu č. 633 z 26. októbra 1972. V súvislosti s inými nepriamymi daňami okrem DPH Taliansko zdôraznilo, že výnimka podľa zákona z roku 2010 bola navrhnutá s cieľom administratívneho zjednodušenia. Z pohľadu zdanenia možno jej účinky považovať za zanedbateľné a s malým vplyvom vo vzťahu k daniam, ktoré sa vyrubujú paušálnymi sadzbami. Konkrétnejšie sa týka registračného poplatku (168 EUR za dokument), poplatkov do katastra nehnuteľností a za registráciu hypotéky (168 EUR každý) a kolkových poplatkov (14,62 EUR za štyri strany).

(194) Talianske orgány objasnili, že zdroje fondu FAS sa nepoužili na poskytnutie dodatočnej náhrady spoločnosti Tirrenia. Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov zriadených na vyplatenie náhrady za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group v prípade, ak sa ukážu ako nedostatočné. Taliansko pripomína, že článkom 1 ods. 5b zákona z roku 2010 sa regiónom umožnilo využiť zdroje fondu FAS na financovanie (časti) náhrady za pravidelné služby vo verejnom záujme a tým zabezpečiť kontinuitu služieb námornej dopravy. Toto opatrenie by sa preto týkalo len vyčlenenia prostriedkov v rozpočte talianskeho štátu na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

4.10. **K hospodárskej kontinuite (jej neexistencii) medzi spoločnosťou Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosťou CIN**

(195) Taliansko tvrdilo, že medzi spoločnosťou Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosťou CIN neexistuje nijaká hospodárska kontinuita, a to na základe týchto dôvodov:

a) *rozsah predaja*: Taliansko upozornilo, že po neúspešnom pokuse o privatizáciu spoločnosti Tirrenia v celosti vrátane jej dcérskej spoločnosti Siremar predtým, ako spoločnosť vstúpila do mimoriadnej správy, sa pre časť aktív tejto spoločnosti (t. j. obchodné pobočky Tirrenia a Siremar) usporiadali samostatné výberové konania. Predaj sa navyše týkal obmedzeného počtu aktív spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe, ktoré predtým neboli funkčne samostatné. Aktíva, ktoré neboli nevyhnutné pre službu vo verejnom záujme, vrátane šiestich lodí, nehnuteľností a umeleckej zbierky, sa predali samostatne. Spoločnosť CIN okrem toho neprevzala dlhy, ktoré spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe vznikli pred prevodom;

b) *hospodárska činnosť*: podmienky plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uvedených v novom dohovore pre spoločnosť CIN sa podstatne líšia od podmienok uvedených v pôvodnom dohovore pre spoločnosť Tirrenia. V novom dohovore sa najmä stanovujú celkom iné kritériá pre výpočet náhrady na poskytovanie služby vo verejnom záujme (ktorá má pevne stanovenú maximálnu výšku namiesto toho, aby úplne pokrývala straty vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme) a zavádza väčšia flexibilita v sadzbách pre cestujúcich (s využitím cenových stropov namiesto pevne stanovených cien). Taliansko sa domnievalo, že významná zmena metódy náhrady nevyhnutne zaväzuje kupujúceho k zvýšeniu organizačnej efektívnosti obchodnej pobočky Tirrenia. Taliansko okrem toho tvrdilo, že samotný prevod z verejného na súkromného vlastníka zahŕňa radikálnu zmenu v organizácii a riadení a že podmienkami, ktoré uložil úrad AGCM rozhodnutím č. 23670 z 21. júna 2012, sa zabezpečuje ďalšie prerušenie kontinuity hospodárskej činnosti spoločnosti CIN vzhľadom na spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe;

c) *nepokračovanie pracovnej sily*: Taliansko upozornilo, že neprišlo k automatickému presunu zamestnancov ku kupujúcemu. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe svojich zamestnancov prepustila a bola plne zodpovedná za akékoľvek zostávajúce náklady spojené so starými zmluvami. Kupujúci potom bývalým zamestnancom predložil nové ponuky zamestnania, pokiaľ sa považovali za potrebných na prevádzku prevedenej obchodnej činnosti (t. j. služby vo verejnom záujme). Ak bývalí zamestnanci ponuku akceptovali, boli prijatí na základe novej, odlišnej zmluvy;

d) *rozdielni akcionári predávajúceho a kupujúceho*: Taliansko pripomenulo, že kupujúci bol určený v procese verejného výberového konania otvoreného najširšiemu možnému počtu potenciálnych uchádzačov. Toto výberové konanie bolo založené na zásadách hospodárskej súťaže, transparentnosti a nediskriminácie a zmluva bola uzavretá na základe kritéria najvyššej ceny. Identita predávajúceho je úplne odlišná ako identita kupujúceho a tieto dva subjekty nemajú nijaké akcionárske vzťahy;

e) *hospodárska logika transakcie*: cieľom transakcie bolo liberalizovať činnosti námornej dopravy, ktoré prevádzkovala spoločnosť Tirrenia, aby sa dodržalo nariadenie o námornej kabotáži. Prvá výzva na vyjadrenie záujmu bola navyše uverejnená v septembri 2010 a predajná zmluva so spoločnosťou CIN bola podpísaná 25. júla 2011, zatiaľ čo formálne vyšetrovacie konanie Komisie sa začalo jej rozhodnutím z 5. októbra 2011. Taliansko preto tvrdilo, že transakcia nemala za cieľ obchádzanie pravidiel štátnej pomoci, ale bola plánovaná a vykonaná so zámerom realizovať významný priemyselný projekt.

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(196) Komisii boli doručené pripomienky štyroch zainteresovaných strán (t. j. spoločností Tirrenia v mimoriadnej správe, CIN, Pan Med a Grandi Navi Veloci) ako sú zhrnuté ďalej.

5.1. **Pripomienky spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe**

(197) Odpovede na rozhodnutie z roku 2011 a rozhodnutie z roku 2012, ktoré predložila spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, sú zhrnuté ďalej.

5.1.1. *K postupu v prípade nesplnenia povinnosti 2007/4609*

(198) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 najprv odkázala na postup Komisie v prípade nesplnenia povinnosti 2007/4609, ktorý sa týkal nesprávneho uplatňovania nariadenia o námornej kabotáži (pozri aj oddiel 2.4). Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe v tejto súvislosti odkázala na list z 21. decembra 2009 (pozri odôvodnenie 114), ktorý sa týkal zámeru Talianska nezačať výberové konania na zmluvy o službách vo verejnom záujme, ale na predaj prepravných spoločností, ktoré sú držiteľmi takýchto zmlúv. Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu v tomto liste konštatoval, že vzhľadom na radikálnu revíziu sektora, ktorú plánovali talianske orgány, a vzhľadom na sociálny dosah, ktorý by sa podľa tých istých orgánov pociťoval, keby výberové konania nezahŕňali kúpu spoločností, bol vybraný postup – v zásade a ako výnimka – prijateľný na účely zabezpečenia súladu so zásadou nediskriminácie majiteľov lodí spoločenstva.

(199) 21. júna 2012 (pozri odôvodnenie 121) zaslala Komisia Taliansku odôvodnené stanovisko, ktoré sa týkalo oneskorenia vo vykonávaní súťažných konaní na uzavretie zmlúv o službách námornej kabotáže vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovali spoločnosti Caremar, Laziomar a Saremar, o viac ako tri roky po riadnom uplynutí platnosti príslušných zmlúv. Keďže talianske orgány dokončili súťažné konania na uzavretie zmlúv o službách námornej kabotáže vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovali spoločnosti Tirrenia, Siremar a Toremar, odôvodnené stanovisko sa netýkalo týchto spoločností. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe na základe toho a vzhľadom na predchádzajúce výmeny medzi talianskymi orgánmi a útvarmi Komisie tvrdila, že Komisia dospela k záveru, že privatizácia obchodnej pobočky Tirrenia bola v súlade s článkom 4 nariadenia o námornej kabotáži.

(200) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe na základe judikatúry európskych súdov ([73]) tvrdila, že pokiaľ boli záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v súlade s nariadením o námornej kabotáži, musia sa považovať za záväzky v súlade s právom Únie bez potreby ďalšej kontroly podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ. Keďže

([73]) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe odkazuje najmä na rozsudok z 15. júna 2005 vo veci T-17/02 Fred Olsen, *SA*, ECLI:EU:T:2005:218, bod 215.

v postupe v prípade nesplnenia povinnosti sa dospelo k záveru, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené na linkách prevádzkovaných obchodnou pobočkou Tirrenia pred privatizáciou boli odôvodnené vzhľadom na nariadenie o námornej kabotáži, podľa spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe nemožno takýto záver spochybniť v rámci formálneho vyšetrovacieho konania Komisie stanoveného v článku 108 ods. 2 ZFEÚ ([74]). Akékoľvek dodatočné opatrenia podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ by preto mali byť obmedzené na iné opatrenia, odlišné od náhrady za dodatočné náklady spôsobené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli oprávnene zverené a prevádzkované podľa nariadenia o námornej kabotáži.

(201) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe napokon odkázala na rozsudok z roku 2009, ktorým sa zrušilo rozhodnutie z roku 2004 a možnosť, že náhrada za službu vo verejnom záujme posudzovaná v tomto rozhodnutí by mohla byť klasifikovaná ako existujúca pomoc. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe tvrdila, že ak by sa pomoc poskytnutá bývalej skupine Tirrenia Group skutočne klasifikovala ako existujúca pomoc, táto klasifikácia by sa pravdepodobne uplatňovala aj na náhradu vyplatenú za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovala obchodná pobočka Tirrenia v období, na ktoré sa vzťahovalo rozhodnutie z roku 2011 a rozhodnutie z roku 2012, a to až do privatizácie. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe upozorňuje, že predĺženie pôvodného dohovoru bolo potrebné iba na zaručenie poskytovania služby vo verejnom záujme do uzavretia nového dohovoru v kontexte privatizácie obchodnej pobočky Tirrenia. Preto sa považovalo za odôvodnené vzhľadom na výsledok postupu Komisie v prípade nesplnenia povinnosti. Účinkom jediných významných zmien, ktoré sa uskutočnili od 1. januára 2009, navyše bolo zníženie celkovej výšky poskytnutej náhrady za služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto tvrdí, že toto opatrenie sa nemohlo stať novou pomocou.

5.1.2. *K predĺženiu pôvodného dohovoru*

(202) V súvislosti s existenciou skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu na linkách, ktoré obsluhovala obchodná pobočka Tirrenia podľa pôvodného dohovoru, spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe uviedla nasledujúc informácie. Po prvé, na spojeniach Palermo – Cagliari, Civitavecchia – Cagliari, Neapol – Cagliari, Cagliari – Trapani a na spojení s Tremitskými ostrovmi by spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom. Na linkách Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres sa náhrada za služby vo verejnom záujme poskytuje len mimo sezóny. V sezóne majú tieto tri linky väčší objem dopravy, čo spoločnosti umožňuje prevádzku na komerčnom základe. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe upozorňuje, že podľa pôvodného dohovoru sa akékoľvek zisky dosiahnuté na týchto linkách v sezóne odpočítali od sumy náhrady za služby vo verejnom záujme splatnej spoločnosti Tirrenia, zatiaľ čo akúkoľvek stratu, ktorá v tomto období vznikla, by musela znášať sama spoločnosť ([75]).

(203) Po druhé, spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe uviedla aj údaje o cestujúcich na linkách, ktoré spoločnosť Tirrenia v rokoch 2010 a 2011 prevádzkovala na základe služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe na základe toho tvrdí, že podmienky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a článku 2 ods. 1 písm. c) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sú dodržané. Keďže náhrada vyplatená na základe predĺženia pôvodných dohovorov bola údajne objasnená v rámci postupu v prípade nesplnenia povinnosti, bola by navyše splnená aj podmienka stanovená v článku 2 ods. 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a článku 2 ods. 2 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(204) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe okrem toho tvrdila, že štát jej neposkytol nadmernú náhradu. Spoločnosť upozornila najmä na to, že v období, keď bola v mimoriadnej správe (september 2010 – júl 2012), bola výška dotácie nižšia približne o 20 miliónov EUR v absolútnom vyjadrení a približne o 25 % nižšia v relatívnom vyjadrení ako priemerná výška dotácií, ktoré spoločnosť dostala za predchádzajúce dva roky (2008 – 2009). Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe pripomenula, že náhrada za služby vo verejnom záujme vyplatená do konca roka 2009 spoločnosti Tirrenia umožňovala vyrovnať príjmy a výdavky a pokračovať v prevádzke napriek postupnému zhoršovaniu jej hospodárskeho a finančného výhľadu. Spoločnosť Tirrenia sa postupom času stala závislejšou od dotácií, keďže jej iné príjmy nedržali krok so zvyšovaním nákladov, ktoré vznikali v súvislosti s prevádzkou služby vo verejnom záujme. Zákonom z roku 2009 však bola stanovená horná hranica výšky náhrady od roku 2010, náhrada bola preto výrazne nižšia ako v predchádzajúcich rokoch. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe tvrdila, že z tohto dôvodu nemohla verejnou dotáciou pokryť prevádzkové náklady, ktoré spoločnosti Tirrenia vznikli na dotknutých linkách. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto dospela k záveru, že v rokoch, keď bol predĺžený pôvodný dohovor, nemohla existovať nijaká nadmerná náhrada.

([74]) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe odkazuje na rozsudky z 10. mája 2005 vo veci C-400/99 Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:2005:275; a zo 4. marca 2009 v spojených veciach T-265/04, T-292/04 a T-504/04 Tirrenia di Navigazione/Komisia, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe dodáva, že spoločnosť Tirrenia musela dokonca aj v sezóne dodržiavať požiadavky uvedené v dohovore, pokiaľ ide o frekvenciu liniek a počet trajektov, a zároveň musela uplatňovať znížené cestovné pre obyvateľov a osobitné kategórie cestujúcich. Spoločnosť Tirrenia však mohla voľne určiť poplatky pre všetkých ostatných cestujúcich na komerčnom základe.

5.1.3. *K potenciálnemu neoprávnenému predĺženiu záchrannej pomoci pre spoločnosť Tirrenia*

(205) V súvislosti so splatením záchrannej pomoci, ktorá bola schválená rozhodnutím z roku 2010, spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe pripomína, že talianske orgány Komisiu 16. mája 2011 informovali, že mimoriadna správa spoločností Tirrenia a Siremar splatí záchrannú pomoc po dokončení predaja obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar pomocou príjmov z predaja týchto pobočiek. Vzhľadom na to, že ministerstvo hospodárskeho rozvoja 23. mája 2011 povolilo predaj obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN a že 25. júla 2011 bola podpísaná zmluva o predaji, talianske orgány aj spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe sa v danom okamihu oprávnene domnievali, že pomoc by mohla byť splatená do 28. augusta 2011, ako sa požadovalo. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe pripomenula, že dokončenie predaja sa oneskorilo z dôvodu neočakávaných udalostí a spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto musela pokračovať v prevádzke svojich služieb omnoho dlhšie ako sa plánovalo a znášať súvisiace náklady. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe však splatila štátu celú záchrannú pomoc v plnej výške jedinou platbou 18. septembra 2012, t. j. len 48 dní po zaplatení prvej splátky spoločnosťou CIN, ktorá bola na účet pripísaná 1. augusta 2012.

(206) V súvislosti s požiadavkou stanovenou v bode 25 písm. c) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe uviedla tieto informácie. Plán likvidácie spoločnosti Tirrenia bol uverejnený na webovom sídle mimoriadnej správy ([76]) dlho pred uplynutím uvedenej šesťmesačnej lehoty. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe dodala, že všetky príslušné informácie o následnom pokroku procesu privatizácie – ktorý v zásade považovala za reštrukturalizačný plán vymedzený v usmerneniach o záchrane a reštrukturalizácii – boli Komisii pravidelne predkladané na účely postupov schvaľovania štátnej pomoci a fúzie. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto tvrdila, že Komisia bola plne informovaná a že tento plán bol uskutočniteľný, súdržný a ďalekosiahly na to, aby sa obnovila životaschopnosť spoločnosti Tirrenia, ako sa požaduje podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(207) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe takisto tvrdila, že spoločnosť Tirrenia prestala byť podnikom v ťažkostiach, len čo dostala záchrannú pomoc, ktorá jej umožnila pravidelne poskytovať službu vo verejnom záujme a zároveň náležite riadiť proces likvidácie. Podľa jej názoru sa tieto činnosti v dotknutom období vykonávali pravidelne a bez akýchkoľvek narušení, ktorými sa obvykle vyznačuje podnik v ťažkostiach. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe dodala, že dokončenie privatizácie sa zhodovalo s úplným vykonaním reštrukturalizačného plánu. Zahŕňalo to štrukturálne zmeny organizácie a riadenia spoločnosti Tirrenia s cieľom zabezpečiť jej návrat k dlhodobej ziskovosti. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe napokon upozornila, že v rozhodnutí z roku 2010 sa potvrdzovalo, že zásada „jedenkrát a jedinýkrát“ bola splnená aj v súvislosti s minulosťou, t. j. vo vzťahu k náhrade za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto tvrdila, že talianske orgány mohli mať legitímne očakávania, že táto náhrada nezahŕňala nijakú štátnu pomoc.

5.1.4. *K novému dohovoru*

(208) V súvislosti so sledovaným postupom spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe tvrdila, že Taliansko notifikovalo nový dohovor Komisii 10. januára 2012 len z dôvodov právnej istoty. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto nesúhlasila s názorom Komisie v rozhodnutí z roku 2012, že toto opatrenie mohlo predstavovať neoprávnenú pomoc poskytnutú v rozpore s povinnosťou zdržať sa konania podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(209) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe sa v podstate vyjadrila k pochybnostiam Komisie o súlade opatrenia s podmienkami stanovenými v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(210) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe najmä tvrdila, že podľa údajov o cestujúcich za roky 2010 a 2011 nebola prekročená hranica pre cestujúcich stanovená článkom 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Keďže trvanie nového dohovoru je okrem toho osem rokov, nepresahuje maximum desiatich rokov stanovené v článku 2 ods. 2 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe ďalej tvrdila, že vzhľadom na výsledok postupu v prípade nesplnenia povinnosti (pozri aj oddiel 5.1.1.) a po privatizácii obchodnej pobočky Tirrenia je splnená aj podmienka v článku 2 ods. 4 rozhodnutia z roku 2011.

(211) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe upozornila, že v článku 3 nového dohovoru sa jasne uvádzajú služby, ktoré sa majú poskytovať, zatiaľ čo v prílohe A k tomuto dohovoru sa podrobne uvádzajú druhy lodí, ktoré sa majú použiť a časové pásma, ktoré sa majú pokrývať, pričom sa špecifikujú požiadavky týkajúce sa večerného a nočného spojenia a obmedzenia týkajúce sa cestovného. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe zároveň dodala, že

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

v novom dohovore sa stanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa parametrov pre výpočet, kontrolu a preskúmanie náhrady a mechanizmy na zabránenie vzniku akejkoľvek nadmernej náhrady a na jej vymáhanie, ako aj záväzné požiadavky týkajúce sa základných aspektov (cena, kvalita a kvantita) poskytovaných služieb. V prílohe A k novému dohovoru sa pri každej linke stanovuje maximálne cestovné pre osobu alebo vozidlo, pričom sa rozlišuje medzi štandardným cestovným a zníženým cestovným pre obyvateľov ostrovov. Ročná náhrada za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme je pevne stanovená na obdobie trvania dohovoru. Existuje však mechanizmus na revíziu referenčných hospodárskych parametrov každé tri roky, ako aj ochranná doložka v prospech oboch strán v prípade nepredvídaných a štrukturálnych zmien, a to nad rámec pevne stanovenej hranice a v prípade určitých parametrov. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe napokon upozornila, že na zabezpečenie úplného dodržiavania požiadaviek, ktoré boli opísané vyššie, sa novým dohovorom zaviedol prísny a komplexný systém sankcií pre prevádzkovateľa služieb založený na zásade odrádzania. Ministerstvá vykonávajúce dohľad sú takisto oprávnené vykonávať inšpekcie a kontroly a získavať informácie na posúdenie plnenia záväzkov stanovených v dohovore.

5.1.5. *K privatizácii spoločnosti Tirrenia a odkladu zaplatenia kúpnej ceny spoločnosťou CIN*

(212) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2011 upozornila, že privatizácia obchodnej pobočky Tirrenia bude v plnom súlade so zákonom o štátnej pomoci. Spoločnosť odkázala najmä na judikatúru vo veci GRAWE, ([77]) v ktorej sa uvádza, že keď sa privatizuje štátom vlastnený podnik, možno predpokladať, že trhová cena zodpovedá najvyššej doručenej ponuke, ak je takáto ponuka dôveryhodná a má ekonomickú hodnotu.

(213) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 pripomenula hlavné kroky výberového konania a následný vývoj. Zdôraznila, že mimoriadny komisár navrhol a viedol výberové konanie spôsobom, ktorý sa považoval za najvhodnejší na dosiahnutie najvyššej možnej hodnoty, a že podľa zákona sa od neho vyžadovalo, aby zriadil záruky na zabezpečenie transparentnosti, nestrannosti a spravodlivosti výberového konania.

(214) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe zároveň tvrdila, že na proces výberového konania sa nevzťahovali nijaké podmienky, ktoré by samy osebe mohli spôsobiť zníženie hodnoty aktív ponúknutých na predaj alebo znížiť počet potenciálnych kupujúcich. Vzťahuje sa to najmä na podmienky uvedené v rozhodnutí z roku 2011, pokiaľ ide o: i) zachovanie úrovne zamestnanosti; ii) spojenie lodí a záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v jednom výberovom konaní. V súvislosti s prvým bodom spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe upozornila, že sa týka povinného ustanovenia stanoveného právnym aktom so všeobecným rozsahom pôsobnosti, ktorý sa uplatňuje bez rozdielu. V súvislosti s druhým bodom spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe pripomenula, že možnosť využiť flotilu obchodnej pobočky na prevádzku liniek so službami vo verejnom záujme stanovená v dohovore predstavuje skôr životaschopnú obchodnú príležitosť než negatívny faktor ovplyvňujúci hodnotu obchodnej pobočky ponúknutej na predaj, a to najmä v čase recesie v sektore námornej dopravy.

(215) V súvislosti s konkrétnou otázkou odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe tvrdila, že táto otázka by sa nemala posudzovať oddelene od privatizácie ako celku. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe zdôraznila, že výberové konanie bolo navrhnuté tak, aby sa plne zabezpečili zásady hospodárskej súťaže, transparentnosti a nediskriminácie. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto a na základe judikatúry európskych súdov ([78]) tvrdila, že výsledkom tohto výberového konania bola trhová cena. Rozhodnutie umožniť rozloženie platieb v čase bolo súčasťou dynamiky procesu výberového konania a bolo dôsledkom toho, že neboli predložené nijaké iné konečné ponuky, ktoré by súťažili s ponukou spoločnosti CIN. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe tvrdila, že umožnenie odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny preto nie je selektívnou intervenciou v prospech spoločnosti CIN. Bolo by to tak najmä preto, lebo všetci potenciálni uchádzači boli informovaní o ustanovení o čiastočnej platbe v splátkach uvedenom v ponuke spoločnosti CIN a boli vyzvaní na predloženie konkurenčných ponúk.

(216) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe preto tvrdila, že pochybnosti Komisie o privatizácii spoločnosti Tirrenia vrátane rozloženia zaplatenia kúpnej ceny v čase nie sú odôvodnené.

([77]) Rozsudok z 28. februára 2012 vo veci T-282/08, Grazer Wechselseitige Versicherung AG/Európska komisia, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe odkazuje na rozsudok v spojených veciach T 268/08 a T 281/08 Spolková krajina Burgenland a Rakúsko/Komisia, ECLI:EU:T:2012:90, body 70, 72 a 87.

5.1.6. *K neexistencii hospodárskej kontinuity medzi spoločnosťami Tirrenia a CIN*

(217) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe predstavila tieto črty privatizácie obchodnej pobočky Tirrenia: rozsah prevodu (aktíva a záväzky); hospodárska činnosť, pracovná sila a identita strán; predajná cena; logika a načasovanie operácie. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe tvrdila, že v dotknutom prípade všetky tieto prvky poukazujú na neexistenciu hospodárskej kontinuity medzi mimoriadnou správou predávajúcou obchodnú pobočku Tirrenia a spoločnosťou CIN.

(218) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe najmä tvrdila, že rozsah prevodu na spoločnosť CIN je obmedzenejší ako sa pôvodne predpokladalo, keďže na predaj bol ponúknutý len obchodný útvar prevádzkujúci službu vo verejnom záujme a nie spoločnosť Tirrenia ako celok (vrátane spoločnosti Siremar). Po dokončení predaja boli okrem toho zrušené všetky neuhradené záväzky spojené s aktívami obchodnej pobočky Tirrenia.

(219) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe zároveň pripomenula, že samotná povaha transakcie – t. j. dosiahnutie privatizácie – v sebe zahŕňala zjavné prerušenie kontinuity hospodárskej činnosti z hľadiska organizačnej štruktúry, rozhodovacích procesov, kritérií riadenia a obchodných stratégií. Po preskúmaní transakcie úradom AGCM sa navyše na činnosť nového súkromného podniku vzťahovali reštriktívne opatrenia ([79]), ktoré by okrem svojho zamýšľaného cieľa (t. j. presadzovania hospodárskej súťaže) takisto viedli k prerušeniu hospodárskej kontinuity medzi predávajúcim a kupujúcim obchodnej pobočky Tirrenia.

(220) Ako sa okrem toho uvádza v článku 56 ods. 3a zákonného dekrétu č. 270/1999, článok 2112 talianskeho občianskeho zákonníka sa neuplatňuje na predaj podnikov poskytujúcich základné služby vo verejnom záujme, aby sa zabezpečila neexistencia akejkoľvek kontinuity pracovnej sily. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe okrem toho pripomenula, že minimálnu predajnú cenu stanovil nezávislý expert a že postup predaja bol transparentný a nediskriminačný, pričom jediným kritériom na vyhodnotenie ponúk bola najvyššia cena.

(221) Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe napokon upozornila, že výberové konanie na obchodnú pobočku Tirrenia sa začalo v septembri 2010 a viedlo k podpísaniu kúpnej zmluvy so spoločnosťou CIN 25. júla 2011, zatiaľ čo Komisia začala formálne vyšetrovanie až rozhodnutím z 5. októbra 2011. Účelom transakcie preto nemohlo byť obchádzanie pravidiel štátnej pomoci. Naopak, cieľom transakcie bola liberalizácia sektora námornej dopravy, ako sa ukladá nariadením o námornej kabotáži, a to prostredníctvom privatizácie.

5.2. **Pripomienky spoločnosti CIN**

(222) Odpovede spoločnosti CIN na rozhodnutie z roku 2011 a rozhodnutie z roku 2012 sú zhrnuté v nasledujúcich oddieloch a týkajú sa najmä procesu privatizácie.

5.2.1. *K transparentnosti postupu predaja*

(223) Spoločnosť CIN upozorňuje, že predaj spoločnosti Tirrenia, ktorá bola po vyhlásení insolventnosti v mimoriadnej správe, sa uskutočnil prostredníctvom súťažného, transparentného a nediskriminačného konania spôsobom uvedeným v článku 4 ods. 4c zákonného dekrétu č. 347/2003. Možnosť vybrať nadobúdateľa prostredníctvom súkromnej dohody, ktorá sa stanovuje zákonným dekrétom č. 134/2008, podľa spoločnosti CIN bezpochyby podlieha súladu so zásadami hospodárskej súťaže, transparentnosti a nediskriminácie.

(224) V súvislosti s tou istou otázkou spoločnosť CIN odkazuje na tlačovú správu, ktorú 5. októbra 2011 vydala spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe a v ktorej sa konštatuje: *„tieto postupy* ([80]) *sa uskutočnili na základe výberových konaní v plnom súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie, pričom od začiatku bola vylúčená akákoľvek možnosť uskutočniť predaj prostredníctvom súkromnej dohody“ a „s cieľom zabezpečiť, aby boli výberové konania otvorené čo*

([79]) Tieto opatrenia zahŕňajú: 1) povinnosť spoločnosti Moby ukončiť nákladnú službu na linke Livorno – Cagliari v prípade, ak nový prevádzkovateľ prejaví záujem o prevádzku tejto služby; 2) povinnosť spoločnosti Moby ukončiť službu Janov – Porto Torres s cieľom zabrániť prekrývaniu s operáciami spoločnosti CIN; 3) povinnosť oboch spoločností Moby a CIN predať 10 % kapacity zmiešanej prepravy cestujúcich a nákladu na každej z liniek Civitavecchia – Olbia a Janov – Olbia iným prevádzkovateľom; a 4) povinnosť oboch spoločností Moby a CIN nepodpísať a ukončiť akékoľvek dohody o spoločnom využívaní kódov alebo akékoľvek iné druhy dohôd o predaji lístkov s konkurentmi alebo so stranami, ktoré sú s konkurentmi spriaznené, na linkách Civitavecchia – Olbia, Janov – Porto Torres a Janov – Olbia.

([80]) Týkajúce sa predaja obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar (naša poznámka).

najväčšiemu počtu účastníkov trhu, bol rozsah obchodných pobočiek určených na predaj obmedzený na aktíva a zmluvné vzťahy nevyhnutné na poskytovanie služby vo verejnom záujme, pričom na všetky ďalšie aktíva vo vlastníctve spoločností sa uskutočnili samostatné postupy predaja. […] potenciálnym kupujúcim nebola uložená nijaká povinnosť ani nijaké zaťaženie okrem tých, ktoré sa stanovujú zákonom.“

(225) V súvislosti so spôsobom, akým bolo výberové konanie uverejnené a následne realizované, predložila spoločnosť CIN tieto pripomienky.

(226) Po prvé, výzva na vyjadrenie záujmu bola uverejnená nielen na webovom sídle spoločnosti Tirrenia a na iných webových sídlach, ale aj v dôležitých vnútroštátnych a zahraničných novinách, a to v taliančine aj v angličtine. Pôvodná lehota pre odpovede na výzvu bola navyše predĺžená takmer o jeden mesiac do 20. októbra 2010. Všetci potenciálni uchádzači, vnútroštátni aj medzinárodní, mali preto dostatok času na predloženie svojho vyjadrenia záujmu a získanie potrebných informácií na prípravu ponuky na kúpu obchodnej pobočky Tirrenia.

(227) Vyjadrenie záujmu predložilo viac ako 20 strán. Spoločnosť CIN preto považuje názor Komisie, že postup predaja by nebol v súlade s požiadavkami transparentnosti, keďže by bol založený na súkromnej dohode, za úplne nepodložený. Vo fáze hĺbkovej analýzy bol všetkým uchádzačom poskytnutý primeraný prístup k príslušným informáciám o obchodnej pobočke Tirrenia. Potenciálnym uchádzačom boli konkrétne poskytnuté všetky technicko-právne a hospodársko-finančné údaje potrebné na formulovanie ponuky (vrátane podrobného opisu rozsahu predávaného podniku, podnikateľského plánu, správy predávajúceho o náležitej starostlivosti a návrhu novej dohody o službách vo verejnom záujme).

(228) Spoločnosť CIN uzatvára, že zrejme nie je možné pochybovať, že všetci tí, ktorí mali potenciálny záujem o nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia, a to v Taliansku aj v zahraničí, mohli tento svoj záujem vyjadriť a že potom mali v transparentnom a nediskriminačnom režime prístup k dokumentácii potrebnej na predloženie podrobnej ponuky.

5.2.2. *K rozsahu privatizácie*

(229) Spoločnosť CIN vo svojej odpovedi upozorňuje, že mimoriadny komisár presne na účely získania najvyššej predajnej ceny obmedzil predmet predaja obchodnej pobočky Tirrenia len na tie aktíva a zmluvy, ktoré boli potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(230) Najmä všetky lode zahrnuté do predaja sú potrebné presne na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, keďže sú to presne tie lode, ktoré spoločnosť Tirrenia používala na linkách, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme podľa dohovoru. Pokiaľ ide o linky Civitavecchia – Olbia, Janov – Porto Torres a Neapol – Palermo, v prípade ktorých sa náhrada za služby vo verejnom záujme poskytuje len mimo sezóny, tie isté lode sa používajú na prevádzkovanie služby v sezóne. Spoločnosť CIN tvrdí, že pokiaľ boli tieto plavidlá spojené so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a nevyhnutné na ich plnenie počas dvoch tretín roka, boli nutne zaradené do rozsahu obchodnej pobočky určeného na predaj.

(231) Spoločnosť CIN napokon pripomína, že mimoriadny komisár otvoril samostatné postupy na predaj tých aktív spoločnosti Tirrenia, ktoré neboli potrebné na prevádzku liniek so službami vo verejnom záujme. K týmto postupom patria postupy na predaj nehnuteľností a umeleckých diel spoločnosti Tirrenia aj – čo je najdôležitejšie – postupy na predaj šiestich lodí, ktoré vlastnila spoločnosť Tirrenia a ktoré neboli potrebné na poskytovanie služby vo verejnom záujme podľa dohovoru.

5.2.3. *K podmienkam, ktoré boli uložené uchádzačom*

(232) Pokiaľ ide o podmienky na zachovanie úrovne zamestnanosti, spoločnosť CIN tvrdí, že jediná povinnosť, ktorá bola v tejto súvislosti uložená, vyplýva z platných právnych predpisov, najmä článku 63 ods. 2 zákonného dekrétu č. 270/1999, a preto ju neuložil mimoriadny komisár v konkrétnom prípade spoločnosti Tirrenia.

(233) Spoločnosť CIN zdôrazňuje, že v článku 2112 talianskeho občianskeho zákonníka sa stanovuje, že v prípade prevodu podniku pokračuje pracovná zmluva u kupujúceho a zamestnanec si zachováva všetky práva, ktoré z nej vyplývajú. Podľa článku 56 ods. 3a zákonného dekrétu č. 270/1999 sa však tento riadny režim neuplatňuje v prípade prevodu obchodných pobočiek v rámci mimoriadneho správneho konania. Vzhľadom na obmedzené trvanie konkrétnej povinnosti stanovenej článkom 63 ods. 2 zákonného dekrétu č. 270/1999 (len dva roky) aj vzhľadom na skutočnosť, že táto povinnosť bola obmedzená na „nevyhnutných zamestnancov" na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, preto spoločnosť CIN tvrdí, že sa nemožno domnievať, že takouto povinnosťou sa znížila trhová hodnota obchodnej pobočky Tirrenia.

(234) V súvislosti s obavou Komisie, ktorá sa týkala požiadavky, aby úspešný uchádzač plnil záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, spoločnosť CIN uviedla tieto informácie. Neexistovali by nijaké dôkazy v tom zmysle, že inak navrhnutý postup mohol viesť k inému výsledku, najmä k vyššej kúpnej cene. Naopak, rozhodnutím uzavrieť zmluvy o službách vo verejnom záujme a poskytnúť tak náhradu na základe týchto zmlúv, spolu s aktívami nevyhnutne potrebnými na poskytovanie týchto služieb, by sa zabezpečil vyšší stupeň hospodárskej súťaže medzi potenciálnymi uchádzačmi.

(235) Pri sledovaní tohto cieľa by preto mimoriadny komisár konal správne, ak by i) obmedzil rozsah obchodnej pobočky určený na predaj na aktíva a zmluvy, ktoré boli funkčne nevyhnutné na poskytovanie služby vo verejnom záujme; a ii) uložil kupujúcim len povinnosti požadované zákonom. Spoločnosť CIN sa domnieva, že tento cieľ bol určite dosiahnutý, keďže vyjadrenie záujmu o kúpu obchodnej pobočky Tirrenia predložilo nie menej ako 21 vnútroštátnych a európskych strán a strán z tretích krajín.

5.2.4. *Ku kúpnej cene*

(236) Spoločnosť CIN sa domnieva, že pochybnosti Komisie o tom, či cena získaná za obchodnú pobočku Tirrenia bola najlepšia možná, nie sú odôvodnené. Podľa spoločnosti CIN by sa kúpna cena mohla považovať dokonca za vyššiu ako trhová cena. Spoločnosť CIN odkazuje najmä na skutočnosť, že jeden zo subjektov, ktoré vyjadrili záujem o kúpu obchodnej pobočky Tirrenia, konkrétne spoločnosť […], spochybnil cenu, ktorú určil nezávislý expert menovaný ministerstvom, z dôvodu, že táto suma (380 000 000 EUR) je príliš vysoká ([81]). Podľa spoločnosti CIN to nepriamo znamená, že súkromný investor považoval kúpnu cenu zaplatenú spoločnosťou CIN, ktorá bola v skutočnosti vyššia ako stanovil expert, za prehnanú. Podľa názoru spoločnosti CIN preto nemožno spochybniť skutočnosť, že výsledkom postupu bola najvyššia cena.

(237) Spoločnosť CIN v každom prípade zdôrazňuje, že v prípade početných ponúk na obchodnú pobočku Tirrenia bola kritériom na vyhodnotenie ponúk najvyššia ponúknutá cena. Ako sa navyše stanovuje zákonným dekrétom č. 347/2003, kúpna cena nemohla byť v nijakom prípade nižšia ako trhová cena stanovená nezávislým posúdením hodnoty.

(238) Po uplynutí lehoty na predloženie záväzných ponúk 15. marca 2011 bola spoločnosť CIN jedinou spoločnosťou, ktorá predložila platnú záväznú ponuku na kúpu spĺňajúcu požiadavky uvedené v oznámení o postupe. Na žiadosť mimoriadneho komisára predložila spoločnosť CIN 14. apríla 2011 doplňujúce objasnenia a konečnú záväznú ponuku, aby svoju ponuku plne zosúladila s posúdením hodnoty, ktoré vypracoval expert menovaný ministerstvom. Namiesto toho, aby spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe okamžite uzavrela zmluvu so spoločnosťou CIN, konala v tejto súvislosti s cieľom zabezpečiť najvyššiu mieru hospodárskej súťaže medzi uchádzačmi. Záväzná ponuka spoločnosti CIN bola preto umiestnená v dátovom priestore a všetci uchádzači, ktorí boli pripustení k fáze hĺbkovej analýzy, boli vyzvaní, aby predložili lepšie ponuky na kúpu. Do uplynutia lehoty (ktorá bola predĺžená do 19. mája 2011) stanovenej pre toto posledné kolo ponúk, však neboli doručené nijaké iné ponuky.

(239) Spoločnosť CIN konštatuje, že uvedené skutočnosti potvrdzuje aj spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, ktorá v tlačovej správe z 5. októbra 2011, na ktorú sa tu už odkazovalo, zároveň uviedla, že: *„na účely porovnania ponúk a uzavretia zmluvy by jediným kritériom mala byť najvyššia cena. Predajná cena navyše – v súlade so zákonnými ustanoveniami – nemôže byť v nijakom prípade nižšia ako trhová hodnota aktív stanovená prísažným posúdením hodnoty, ktoré vykonala vedúca finančná inštitúcia menovaná ako nezávislý expert"* a *„pokiaľ ide o postup predaja spoločnosti Tirrenia, po tom ako spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione predložila záväznú ponuku na kúpu v súlade s hospodárskou hodnotou aktív, boli podmienky takejto ponuky oznámené všetkým ostatným uchádzačom a bol im poskytnutý dostatok času na predloženie ich protikladných ponúk s cieľom zabezpečiť najvyššiu mieru transparentnosti výberového konania, nijaké takéto protikladné ponuky však neboli doručené"*.

([81]) Na túto skutočnosť prihliadala aj Komisia v konaní o navrhovanej fúzii spoločnosti CIN a obchodnej pobočky Tirrenia (vec M.6362, neskôr uzavretá, keďže strany oznámenie stiahli).

5.2.5. *K odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny*

(240) Spoločnosť CIN k tejto otázke uviedla tieto informácie. Odklad platby bez akéhokoľvek úroku sa týka len 180 000 000 EUR z celkovej kúpnej ceny 380 100 000 EUR. Spoločnosť CIN zároveň upozorňuje, že odklad platby je vo vzájomnom vzťahu s povahou premetu predaja, čiže obchodného segmentu, v prípade ktorého skutočná hodnota závisí od reálneho vyplatenia náhrady stanovenej v novom dohovore v lehote ôsmich rokov. Spoločnosť CIN tvrdí, že na tento aspekt sa prihliada aj v hodnotiacej správe nezávislého experta o obchodnej pobočke Tirrenia ([82]).

(241) Spoločnosť CIN ďalej konštatuje, že čiastočný odklad platby bez uplatnenia úroku bol aj súčasťou výberového konania v tom rozsahu, že záväzná ponuka spoločnosti CIN, ktorá túto podmienku zahŕňala, bola sprístupnená v dátovom priestore. Mimoriadny komisár vyzval všetkých ostatných uchádzačov, aby predložili vyššiu ponuku. Keďže nijaká takáto ponuka nebola doručená, spoločnosť CIN tvrdí, že predávajúci dosiahol najlepšie platobné podmienky, ktoré boli na trhu skutočne dostupné. Inými slovami, podľa názoru spoločnosti CIN zahrnutie čiastočného odkladu platby bez uplatnenia úroku v tomto prípade predstavovalo najpriaznivejšiu možnosť a v skutočnosti jedinú možnosť, pri ktorej bolo možné dosiahnuť zaplatenie ceny zodpovedajúcej hodnote obchodnej pobočky Tirrenia.

5.2.6. *K náhrade za služby vo verejnom záujme, ktorá sa má spoločnosti CIN zaplatiť podľa nového dohovoru*

(242) Spoločnosť CIN pripomína, že v okamihu svojho podania (t. j. v marci 2013) bola takmer na všetkých linkách, na ktoré sa vzťahuje nový dohovor, jediným aktívnym prevádzkovateľom. Iba na linke so zmiešanou službou medzi Neapolom a Palermom (ktorá sa na základe dohovoru prevádzkuje len mimo sezóny) je prítomný iný prevádzkovateľ, t. j. spoločnosť Grandi Navi Veloci od roku 2011 (v spolupráci so spoločnosťou SNAV, ktorá na tejto linke pôsobila už pred rokom 2011). Spoločnosť CIN sa však domnieva, že tento prevádzkovateľ neponúka služby porovnateľné s jej službami. S výnimkou tejto linky sa spoločnosť CIN domnieva, že vzhľadom na neprítomnosť konkurentov na linkách, na ktoré sa vzťahuje nový dohovor, nemôže existovať nijaké narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci Únie. Náhrada vyplatená na základe nového dohovoru by preto podľa jej názoru nemohla vôbec predstavovať štátnu pomoc (možno s výnimkou linky Neapol – Palermo).

(243) Spoločnosť CIN okrem toho zároveň tvrdí, že náhradou vyplatenou na základe nového dohovoru sa jej neposkytuje nijaká hospodárska výhoda. Spoločnosť CIN sa najmä domnieva, že sú splnené štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark a že pochybnosti Komisie v tejto súvislosti nie sú odôvodnené. Spoločnosť CIN upozorňuje, že na príslušných linkách nie sú nijakí konkurenční prevádzkovatelia a že to samo osebe by bolo odôvodnením potreby uložiť spoločnosti CIN záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme aj zodpovedajúcej náhrady. Spoločnosť CIN dodáva, že nijaká dočasná prítomnosť „konkurenčného“ prevádzkovateľa ([83]) spoločnosti CIN na linkách, na ktoré sa vzťahuje náhrada za služby vo verejnom záujme podľa nového dohovoru, by v nijakom prípade sama osebe neviedla k obmedzeniu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených spoločnosti CIN v súvislosti s dotknutou linkou. Zatiaľ čo spoločnosť CIN musí na týchto linkách zaručiť kontinuitu služby, „konkurenční“ prevádzkovatelia môžu svoje plánované služby voľne obmedziť, pozastaviť alebo zrušiť. Na rozdiel od spoločnosti CIN môžu navyše títo prevádzkovatelia voľne rozhodovať o frekvencii, kapacite, kvalite a sadzbe svojich služieb.

(244) V súvislosti s tretím kritériom rozsudku vo veci Altmark spoločnosť CIN nesúhlasí s hodnotením Komisie, že riziková prirážka 6,5 % by bola príliš vysoká, keďže spoločnosť CIN by údajne neprevzala riziká, ktoré by bežne znášal prevádzkovateľ služby. Spoločnosť CIN v tejto súvislosti pripomína, že musí zachovať minimálne frekvencie služby nezmenené a uplatňovať horné hranice sadzieb pevne stanovené v novom dohovore, dokonca aj keď tieto frekvencie nie sú odôvodnené dopytom na trhu alebo keď sa horné hranice sadzieb ukážu ako príliš nízke a ekonomicky neudržateľné. Spoločnosť CIN sa preto domnieva, že preberá riziko spojené s neistotou dopytu na

([82]) Spoločnosť CIN odkazuje najmä na stranu 6 tejto správy, kde expert objasňuje, že škála týkajúca sa hodnoty segmentu „*bola určená na základe predpokladu pokračujúceho uplatňovania dohovoru o službách vo verejnom záujme medzi obchodným segmentom a talianskym štátom a na základe vyplácania zodpovedajúcich príspevkov podľa návrhu dohovoru, ktoré sa uplatňuje a osobitne zohľadňuje v pláne segmentu na základe škály.* […] *Len ako príklad, zníženie príspevku o 10 %, pričom všetky ostatné predpoklady v pláne, ktorý vypracovalo vedenie podniku, zostávajú nezmenené, by mohlo spôsobiť zníženie škály rovnajúce sa približne 35,0 miliónom EUR.*“

([83]) Spoločnosť CIN zdôrazňuje, že príležitostné služby, ktoré v skutočnosti ponúkajú „konkurenční“ prevádzkovatelia, absolútne nie sú porovnateľné so službami, ktoré garantuje spoločnosť CIN na základe záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v novom dohovore, a to ani z hľadiska frekvencie spojení (ktoré, ak existujú, sú v zásade obmedzené na sezónu), ani z hľadiska ponúkaných frekvencií.

trhu, ktoré nemá vplyv na iných prevádzkovateľov ([84]). Od spoločnosti CIN sa zároveň vyžaduje, aby aspoň tri roky znášala náklady možných zmien referenčných hospodárskych premenných (ktoré sa použili na stanovenie náhrady za služby vo verejnom záujme), ktoré by viedli k tomu, že náhrada za služby vo verejnom záujme by nebola dostatočná na pokrytie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. V prípade závažných a nepredvídaných okolností (akou je kríza v danom sektore) musí spoločnosť CIN akceptovať znížené príjmy alebo zvýšené náklady (očistené od nákladov na palivo), ktoré vplývajú až na 3 % očakávaných príjmov/nákladov, a v každom prípade musí akceptovať znížené príjmy alebo zvýšené náklady v prvom roku každého trojročného prevádzkového obdobia (pozri odôvodnenie 107). Spoločnosť CIN zároveň upozorňuje, že hospodárske parametre, na základe ktorých bola stanovená náhrada, boli určené so zreteľom na situáciu na trhu v roku 2009. Podľa spoločnosti CIN počet prepravených cestujúcich odvtedy klesol, zatiaľ čo náklady (napr. prístavné poplatky a výdavky, náklady na poistenie a údržbu) sa zvýšili. Na základe týchto dôvodov sa spoločnosť CIN domnieva, že riziková prirážka, ktorú dostáva, nemôže viesť k nadmernej náhrade, tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark je preto splnené.

(245) V súvislosti s pochybnosťami Komisie o štvrtom kritériu rozsudku vo veci Altmark spoločnosť CIN uviedla tieto informácie. Výberové konanie sa týkalo len aktív podniku, ktoré boli nevyhnutne potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v novom dohovore (a nie podniku ako celku, ako sa tvrdilo v rozhodnutí z roku 2012). Podľa spoločnosti CIN sa toto výberové konanie realizovalo transparentným, bezpodmienečným a nediskriminačným postupom, ktorý umožňoval dosiahnuť najlepšiu skutočne možnú predajnú cenu. Spoločnosť CIN sa domnieva, že víťazný uchádzač preto mohol plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novom dohovore čo najúčinnejšie, (len) pomocou tých aktív, ktoré boli potrebné a nevyhnutné na vykonávanie týchto služieb. Spoločnosť CIN zároveň nesúhlasí s názorom Komisie, že potenciálni uchádzači, ktorí už boli vybavení vlastnými plavidlami a posádkami, mohli službu vykonávať za nižšiu cenu. Spoločnosť CIN v tejto súvislosti konštatuje, že takíto prevádzkovatelia by za obvyklých okolností použili tieto lode na prevádzku vlastných služieb a že by preto nemohli poskytovať doplňujúce služby, akými boli služby ponúknuté vo výberovom konaní. O to viac by to tak bolo v prípade, kde existujú prísne obmedzenia týkajúce sa kapacity plavidiel a frekvencie služieb, ako sa požaduje podľa nového dohovoru. Na základe všetkých uvedených dôvodov dospela spoločnosť CIN k záveru, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je takisto splnené.

(246) Aj keď sa spoločnosť CIN domnieva, že náhrada vyplatená na základe nového dohovoru nepredstavuje štátnu pomoc, z dôvodu úplnosti odpovedala aj na pochybnosti Komisie týkajúce sa zlučiteľnosti tejto náhrady s vnútorným trhom. Spoločnosť CIN upozorňuje najmä na to, že toto opatrenie, pokiaľ by predstavovalo štátnu pomoc, by spĺňalo podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Spoločnosť CIN v tejto súvislosti konštatuje, že trvanie nového dohovoru je menej ako desať rokov, ako sa požaduje v článku 2 ods. 2 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Všetky linky prevádzkované podľa nového dohovoru (v príslušných prípadoch len mimo sezóny) by navyše mali v rokoch 2010 a 2011 (dva roky predchádzajúce povereniu) menej ako 300 000 cestujúcich, a preto by boli v súlade s článkom 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Spoločnosť CIN napokon v súvislosti s pochybnosťami Komisie o skutočnej povahe služby všeobecného hospodárskeho záujmu a proporcionalite poskytnutej náhrady odkazuje na svoju odpoveď týkajúcu sa prvého a tretieho kritéria rozsudku vo veci Altmark.

5.2.7. *K hospodárskej kontinuite (jej neexistencii) medzi spoločnosťami Tirrenia a CIN*

(247) Spoločnosť CIN pripomína, že Komisia v zásade vytvorila pojem hospodárskej kontinuity medzi dvoma podnikmi na účely štátnej pomoci s odkazom na konkrétne prípady, v ktorých podniky využívajúce pomoc previedli ziskové časti svojej obchodnej činnosti na iné podniky, ktoré vlastnili alebo kontrolovali, aj keď len nepriamo. Spoločnosť CIN sa preto domnieva, že privatizácia obchodnej pobočky Tirrenia vôbec nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto testu, keďže spoločnosť Tirrenia (a vo všeobecnosti bývalú skupinu Tirrenia Group) nespájajú so spoločnosťou CIN nijaké podnikové ani iné vzťahy.

(248) Spoločnosť CIN ďalej upozorňuje, že by boli nejaké prípady, aj keď len niekoľko a sporných, keď Komisia uplatnila test hospodárskej kontinuity aj na prevod aktív alebo podnikov medzi nezávislými subjektmi, ktoré nemali nijaké akcionárske vzťahy. Aj keby sa však mal tento test uplatniť na aktuálny prípad (čo spoločnosť CIN namieta), spoločnosť CIN tvrdí, že by sa nezistila nijaká hospodárska kontinuita, a to z týchto dôvodov.

([84]) Spoločnosť CIN sa domnieva, že toto riziko je osobitne významné, pretože spoločnosť nemá výhradné práva, a preto nemá istotu výhradnej prevádzky služieb.

(249) Po prvé, medzi spoločnosťou CIN a jediným vlastníkom spoločnosti Tirrenia, spoločnosťou Fintecna, ktorej výhradným vlastníkom je talianske ministerstvo hospodárstva a financií, neexistuje nijaká identita ani nijaký podnikový vzťah. Po druhé, predmet predaja zahŕňa len tie aktíva a zmluvy, ktoré sú funkčne nevyhnutné na poskytovanie služby vo verejnom záujme. Po tretie, kritériom na vyhodnotenie ponúk bola najvyššia cena. Po štvrté, kúpa obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosťou CIN je súčasťou špecifickej „obchodnej logiky" a je založená na podnikateľskom pláne so základnými predpokladmi odlišnými od predpokladov spoločnosti Tirrenia. Spoločnosť CIN má najmä v úmysle sledovať rozsiahly plán na obnovenie efektívnosti obchodnej pobočky Tirrenia. A napokon, neexistuje nijaký automatický presun zamestnancov do spoločnosti CIN, ani zachovanie nadobudnutých práv zamestnancov, ale len povinnosť spoločnosti CIN zachovať na dva roky úroveň zamestnanosti potrebnú na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

5.2.8. *Ďalšie informácie predložené spoločnosťou CIN*

(250) Na žiadosť Komisie spoločnosť CIN predložila podrobné údaje o linkách, ktoré prevádzkovala v období od 20. júla 2012 do 31. decembra 2012, a to v režime služieb vo verejnom záujme aj ako súkromný prevádzkovateľ. Poskytnuté informácie zahŕňali okrem iného tieto prvky:

1. v akom období sa linka prevádzkuje (napr. v sezóne, mimo sezóny, celoročne);
2. názov a priestornosť plavidiel používaných na prevádzku tejto linky;
3. priemerný počet cestujúcich na jednu plavbu;
4. priemerný objem nákladu (v tonách) na jednu plavbu;
5. priemerné celkové príjmy na jednu plavbu (v EUR);
6. priemerný počet zamestnancov na jednu plavbu ([85]).

(251) Spoločnosť CIN okrem toho poskytla aj zoznam liniek, na ktorých mala plniť záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme vrátane jeho rozsahu pôsobnosti z hľadiska období roka, a údaje o minimálnej hrubej priestornosti plavidiel, ktoré sa mali používať na jednotlivých linkách. Spoločnosť CIN napokon zopakovala niektoré argumenty, ktoré uviedla vo svojej odpovedi z 1. marca 2012 v súvislosti s rozhodnutím z roku 2011, najmä pokiaľ ide o postup privatizácie, pričom tvrdila, že zo skutočností prípadu vyplynulo, že v dôsledku zviazania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme s aktívami potrebnými na ich plnenie jej nebola poskytnutá nijaká výhoda a že neboli stanovené nijaké podmienky, ktoré by mali škodlivý účinok na predajnú cenu ([86]).

5.3. **Pripomienky spoločnosti Pan Med**

(252) Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2011 tvrdila, že napriek tvrdeniam Talianska, že nijaký konkurent spoločnosti Tirrenia neposkytuje podobné služby z hľadiska frekvencie a kontinuity, prevádzkujú konkurenti denné služby na spojeniach Janov – Porto Torres a Neapol – Palermo.

(253) Podľa spoločnosti Pan Med najmä spoločnosť Grandi Navi Veloci prevádzkuje spojenie Janov – Porto Torres najmenej desať rokov, zatiaľ čo spoločnosť SNAV prevádzkuje spojenie Neapol – Palermo (od roku 2011, v spolupráci so spoločnosťou Grandi Navi Veloci). Spoločnosť Moby by navyše ponúkala spojenia medzi Livornom a Cagliari. Spoločnosť Tirrenia by preto nebola jediným prevádzkovateľom na tomto spojení. Spoločnosť Pan Med okrem toho tvrdila, že čisto nákladné služby z Neapola do Cagliari, z Ravenny do Catanie a z Livorna do Cagliari nemôžu predstavovať skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu, pretože nezabezpečujú územnú kontinuitu, ale sú len alternatívnou linkou pre nákladné vozidlá, ktoré by pri neexistencii týchto spojení boli nasmerované na iné existujúce nákladné služby. Spoločnosť Pan Med sa zameriava najmä na spojenia na Sicíliu a odkazuje na alternatívne možnosti cestných vozidiel na prekročenie Messinského prielivu na trajekte. Spoločnosť Pan Med napokon tvrdila, že údajné nízke sadzby za nákladnú dopravu, ktoré na týchto linkách uplatňuje spoločnosť Tirrenia, sú prekážkou vstupu iných prevádzkovateľov na tento trh.

([85]) Tento údaj zahŕňal len počet členov posádky (zamestnanci na palube, aj keď boli na dovolenke alebo neboli v službe), bez špecifikovania počtu administratívnych zamestnancov a zamestnancov na pobreží pridelených na každú linku. Spoločnosť CIN zároveň upozorňuje, že v platných predpisoch sa stanovujú presné usmernenia, pokiaľ ide o pracovný čas, zabezpečenie a bezpečnosť zamestnancov, s cieľom zabezpečiť dostatočnú kvantitu a správnu kvalitu posádky pre každé spojenie.

([86]) Podrobnejšie informácie pozri v oddieloch 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 a 5.2.4.

(254) Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 uviedla, že mala v úmysle začať s prevádzkou nových liniek, ale tvrdila, že hospodárska súťaž bola obmedzovaná nezlučiteľnou pomocou poskytnutou spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group a ich nadobúdateľom. V nasledujúcich odôvodneniach sú zhrnuté pripomienky spoločnosti Pan Med, ktoré sa týkajú buď výlučne spoločnosti Tirrenia, alebo všetkých spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group.

(255) V súvislosti so záchrannou pomocou poskytnutou spoločnostiam Tirrenia a Siremar spoločnosť Pan Med tvrdila, že od 28. augusta 2011 – dátumu, ku ktorému mala byť táto pomoc ukončená, – až do jej splatenia približne o jeden rok a dva mesiace neskôr mali tieto dve spoločnosti prospech z neoprávnenej a nezákonnej záchrannej pomoci. Záchranná pomoc by najmä nebola v súlade s usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii a nebola by súčasťou komplexného reštrukturalizačného plánu. Podľa názoru spoločnosti Pan Med to preto predstavovalo prevádzkovú pomoc pre spoločnosti Tirrenia a Siremar.

(256) V súvislosti s novými dohovormi spoločnosť Pan Med vyjadrila svoje pripomienky týkajúce sa skutočnej povahy služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré vykonávali spoločnosti CIN a Compagnia delle Isole (ďalej len „CdI“). Spoločnosť Pan Med tvrdila, že náhrada za služby vo verejnom záujme pre týchto prevádzkovateľov už nemôže byť odôvodňovaná ani potrebami dotknutých oblastí z hľadiska mobility miestnych spoločenstiev, ani potrebami týkajúcimi sa hospodárskeho rozvoja. Spoločnosť Pan Med upozornila, že cieľ zabezpečenia územnej kontinuity by sa nemal riešiť prostredníctvom voľne vybraných balíkov liniek, ktoré v tomto prípade zrejme neodrážali všeobecný záujem.

(257) Spoločnosť Pan Med v liste uviedla aj vlastné zhrnutie stavu hospodárskej súťaže na kabotážnych linkách, ktoré v režime služieb vo verejnom záujme obsluhovali spoločnosti CIN a CdI. Na základe tohto prehľadu dospela spoločnosť Pan Med k záveru, že na mnohých týchto linkách ([87]) sú prítomní konkurenční prevádzkovatelia, ktorí by podľa jej názoru poskytovali porovnateľné služby. Z toho by vyplývalo, že trh je skutočne schopný plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli zverené spoločnostiam CIN a CdI. Spoločnosť Pan Med ďalej upozornila, že na niektorých linkách dostáva spoločnosť CIN náhradu len za služby poskytované mimo sezóny, zatiaľ čo v sezóne by mohla svoje sadzby určovať voľne. Podľa spoločnosti Pan Med by tým vznikli nenáležité krížové dotácie s využitím verejných prostriedkov.

(258) Spoločnosť Pan Med zároveň tvrdila, že ostrov Sicíliu v súčasnosti primerane obsluhuje šesť letísk ([88]). Letecké spojenia medzi regiónom Sicília a pevninským Talianskom by boli najmä i) porovnateľné z hľadiska frekvencie, kontinuity a pravidelnosti so službami námornej dopravy, na ktoré sa poskytuje náhrada za služby vo verejnom záujme; a ii) dostatočné na zabezpečenie mobility miestnych spoločenstiev. V súvislosti s argumentom hospodárskeho rozvoja spoločnosť Pan Med zdôraznila, že väčšina nákladnej dopravy v Taliansku sa uskutočňuje po cestách a že na Sicíliu sú dostatočne rozvinuté spojenia cez Messinský prieliv. Mnohé z dotovaných námorných spojení by navyše neboli do alebo zo vzdialených oblastí.

(259) Okrem uvedených skutočností spoločnosť Pan Med tvrdí, že náhrada za prevádzku služby vo verejnom záujme umožňuje prevádzkovateľom realizovať zisky, ktoré sú viac než primerané, a preto by nespĺňala tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark. Spoločnosť Pan Med uviedla príklad výpočtu nákladov a príjmov na linke Ravenna – Catania v roku 2010, ktorého výsledkom by údajne bol zisk 8,3 milióna EUR ([89]), a teda nadmerná náhrada pre jej prevádzkovateľa, spoločnosť Tirrenia. Spoločnosť Pan Med sa zároveň domnieva, že riziková prirážka 6,5 % stanovená v smernici CIPE nie je odôvodnená, keďže spoločnosť CIN by neprevzala nijaké obchodné riziko.

(260) Spoločnosť Pan Med potom opísala viacero nových liniek, ktoré mala v úmysle prevádzkovať, vrátane spojenia Augusta – Ravenna. Spoločnosť Pan Med tvrdila, že týmto spôsobom by ponúkla nepretržitú službu pozdĺž jadranského koridoru so spojením na Sicíliu a zo Sicílie a zároveň poskytla väčšiu prepravnú kapacitu pre náklad a komplexnejšie spojenia na kontinent. Tvrdila preto, že trhové sily sú dostatočné na poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorá bola na linke Ravenna – Catania zverená spoločnosti CIN. Spoločnosť Pan Med okrem iného predložila podobný argument v prípade jej plánovanej linky Gaeta – Termini Imerese, ktorá by bola konkurenciou linky Neapol – Palermo prevádzkovanej spoločnosťou CIN.

([87]) Spoločnosť Pan Med najmä uviedla, že spoločnosť Grimaldi prevádzkovala nákladné služby na linkách Ravenna – Catania, Salerno – Cagliari, Palermo – Cagliari a Trapani – Cagliari. Podľa spoločnosti Pan Med prevádzkovali spoločnosti Moby a Sardinia Ferries v sezóne linku Civitavecchia – Olbia, zatiaľ čo spoločnosť Moby celoročne prevádzkovala linku Janov – Olbia. Podľa spoločnosti Pan Med spoločnosť Moby prevádzkovala aj týždenné spojenie medzi mestami Civitavecchia a Arbatax.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, ako aj letiská na ostrovoch Lampedusa a Pantelleria.

([89]) Komisia nebude v tomto rozhodnutí toto nepodložené tvrdenie ďalej posudzovať, keďže z analytickej účtovnej závierky, ktorú predložili talianske orgány, vyplýva, že spoločnosť Tirrenia zaznamenala v roku 2010 na tejto linke stratu.

(261) V súvislosti s odkladom zaplatenia časti kúpnej ceny za obchodnú pobočku Tirrenia spoločnosť Pan Med pripomína, že možnosť zaplatiť v splátkach nebola uvedená vo výzve na vyjadrenie záujmu o kúpu obchodnej pobočky Tirrenia ani oznámená mimoriadnym komisárom spoločnosti Tirrenia alebo jeho poradcom. Spoločnosť Pan Med tvrdí, že keby bola informovaná o možnosti zaplatiť cenu v splátkach, bola by vážne posudzovala možnosť nadobudnutia obchodnej pobočky Tirrenia. Spoločnosť Pan Med ďalej pripomína, že spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe zároveň vyjadrila svoj záujem kúpiť len jadranskú divíziu spoločnosti Tirrenia, nedostala však nijakú odpoveď.

(262) Spoločnosť Pan Med napokon v záveroch svojej odpovede na rozhodnutie z roku 2012 tvrdila, že sa domnieva, že medzi spoločnosťami Tirrenia a CIN existuje hospodárska kontinuita. Spoločnosť Pan Med sa preto domnieva, že spoločnosť CIN by mala vrátiť údajnú nezlučiteľnú pomoc.

5.4. **Pripomienky spoločnosti Grandi Navi Veloci**

(263) Spoločnosť Grandi Navi Veloci predložila pripomienky, ktoré sa týkali týchto aspektov: i) údajné porušenie článku 4 nariadenia o námornej kabotáži; ii) ročná náhrada za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme; iii) privatizácia obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar; iv) priorita kotvenia pridelená spoločnosti Saremar; v) iné opatrenia pomoci poskytnuté v rámci privatizácie; vi) neoprávnenosť pomoci, ktorá už bola poskytnutá, a potreba pozastavenia a predbežného vrátenia pomoci ([90]). Väčšina týchto pripomienok sa týka len osobitného prípadu spoločnosti Saremar, ktorý nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia. V nasledujúcich odôvodneniach sú zhrnuté najdôležitejšie pripomienky týkajúce sa tohto rozhodnutia.

(264) V súvislosti s privatizáciou obchodných pobočiek Tirrenia a Siremar spoločnosť Grandi Navi Veloci súhlasila s predbežným stanoviskom Komisie, ktoré bolo vyjadrené v rozhodnutí z roku 2011, že postup nebol dostatočne transparentný a bezpodmienečný na to, aby sa vylúčila existencia pomoci. Spoločnosť ďalej tvrdila, že talianske orgány donekonečna odkladali privatizáciu spoločností skupiny Tirrenia Group napriek zárukám, ktoré počas rokov údajne dali Komisii a ktoré boli formalizované v rozhodnutí z roku 2001 (v odôvodneniach 4 a 12) a rozhodnutí z roku 2004 (v odôvodneniach 5 a 45). Spoločnosť tvrdila, že vyhliadky na budúcu privatizáciu sa používali ako žetón na rokovaniach s Komisiou s cieľom umožniť vyplácanie náhrady za služby vo verejnom záujme spoločnostiam skupiny Tirrenia Group až do roku 2008.

(265) V súvislosti s prioritou kotvenia spoločnosť citovala dve rozhodnutia (*segnalazioni*) úradu AGCM, v ktorých sa uvádza, že táto priorita môže mať nepriaznivý vplyv na hospodársku súťaž, najmä ak má príjemca výhradné právo na intervaly kotvenia, ktoré sú z ekonomického hľadiska najhodnotnejšie. Spoločnosť nespochybnila predbežné stanovisko Komisie, že opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc, pretože neprichádza k strate štátnych prostriedkov. Spoločnosť Grandi Navi Veloci však tvrdila, že prevod priority kotvenia na nových majiteľov spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group, ako sa stanovuje v článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009, je sám osebe porušením článku 4 nariadenia o námornej kabotáži.

(266) Spoločnosť GNV poskytla na žiadosť Komisie aj podrobné údaje o svojej vlastnej činnosti na linkách, ktoré prevádzkovali spoločnosti Tirrenia/CIN v režime služieb vo verejnom záujme. Spoločnosť GNV vysvetlila, že prevádzkovala najmä tieto linky:

— Janov – Porto Torres: v rokoch 2009 a 2010 celoročne, od 1. januára 2011 do 5. novembra 2011 a od 30. marca 2012 do 16. septembra 2012,

— Janov – Olbia (len v sezóne): od 22. mája 2009 do 5. októbra 2009, od 28. mája 2010 do 3. októbra 2010, od 27. mája 2011 do 18. septembra 2011 a od 1. júna 2012 do 15. septembra 2012,

— Neapol – Palermo: v rokoch 2009 a 2010 na tejto linke nepôsobila, v roku 2011 od mája do decembra a v roku 2012 celoročne.

(267) V súvislosti s linkou Janov – Porto Torres spoločnosť GNV upozornila, že svoje služby (vrátane ich frekvencie) obmedzila v roku 2012 po vstupe spoločnosti Saremar na trh. Na linke Neapol – Palermo začala spoločnosť GNV v roku 2012 celoročne prevádzkovať dve denné spojenia (jedno nočné a jedno s odchodom cez deň). Spoločnosť GNV tvrdila, že jej služby na týchto linkách sú rovnocenné so službami, ktoré ponúka spoločnosť Tirrenia/CIN. V odpovediach spoločnosti GNV sa zároveň uvádzalo, že na linke Neapol – Palermo používala tieto lode: SNAV Sardegna (postavená v roku 1989), SNAV Campania (postavená v roku 1974), SNAV Lazio (postavená v roku 1989) a iba v roku 2011 aj loď Finn Forest (postavenú v roku 1978).

([90]) Podľa článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

6. **INFORMÁCIE PREDLOŽENÉ SPOLOČNOSŤOU GRIMALDI**

(268) Spoločnosť Grimaldi predložila viacero podaní, všetky po procesných lehotách na oznámenie stanovísk zainteresovaných tretích strán v súvislosti s rozhodnutím z roku 2011 a rozhodnutím z roku 2012. Nijaké z týchto podaní nebolo predložené vyplnením povinného formulára sťažnosti uvedeného v článku 24 ods. 2 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([91]). Komisia napriek tomu tieto podania zhrnie v nasledujúcich oddieloch a odpovie na ne v oddiele 7.4.

6.1. **Prvé podanie (február 2016)**

(269) Spoločnosť Grimaldi predložila Komisii 12. februára 2016 podanie, ktoré sa týkalo náhrady poskytnutej spoločnosti CIN podľa nového dohovoru a údajného zneužívania dominantného postavenia (podľa článku 102 ZFEÚ), ale bez toho, aby poskytla akékoľvek doplňujúce dokumenty. List bol adresovaný aj úradu AGCM. Najdôležitejšie prvky týkajúce sa tohto rozhodnutia sú zhrnuté ďalej.

(270) V súvislosti s prvkami štátnej pomoci, ktoré boli v liste uvedené, spoločnosť Grimaldi tvrdila, že spoločnosti CIN by bola poskytnutá nadmerná náhrada za plnenie jej údajných záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Spoločnosť Grimaldi uviedla tieto argumenty.

(271) Po prvé, pevne stanovená výška náhrady sa vypočítala na základe údajne zastaraných a nesprávnych predpokladov týkajúcich sa nákladov, najmä nákladov na palivo. Spoločnosť Grimaldi sa konkrétnejšie skutočne domnievala, že náklady na palivo, ktoré by predstavovali približne 30 % dopravných nákladov, sa od roku 2012 do roku 2016 výrazne znížili, podľa jej názoru sa preto mala náhrada primerane upraviť (t. j. znížiť) ([92]).

(272) Po druhé, spoločnosť Grimaldi zároveň tvrdila, že početné agresívne marketingové iniciatívy a zľavy, ktoré uplatňovala spoločnosť CIN, boli možné len v dôsledku nadmernej náhrady vyplývajúcej z nového dohovoru. Spoločnosť Grimaldi najmä zdôraznila, že vo februári 2016 spoločnosti CIN a Moby uviedli dve totožné propagačné ponuky, čím naznačila, že spoločnosti CIN aj Moby v zásade fungovali v rámci integrovanej obchodnej stratégie, a že spoločnosť CIN využívala údajnú nadmernú náhradu vyplývajúcu z nového dohovoru na krížové dotovanie ponúk a propagačných činností spoločnosti Moby.

(273) Po tretie, spoločnosť Grimaldi upozornila, že na niektorých linkách zahrnutých do nového dohovoru spoločnosť CIN v skutočnosti fungovala ako monopol, zatiaľ čo na iných bola hlavným konkurentom samotná spoločnosť Moby. Spoločnosť Grimaldi preto tvrdí, že keď spoločnosť Onorato Partecipazioni nadobudla výhradnú kontrolu nad spoločnosťou CIN aj spoločnosťou Moby, ktorú umožnil úrad AGCM svojím rozhodnutím č. 25773, konkurencia spoločnosti CIN na linkách, kde bola predtým jej jediným konkurentom spoločnosť Moby, v skutočnosti zanikla. Podľa spoločnosti Grimaldi by sa preto mala znížiť riziková prirážka zahrnutá do výpočtu náhrady pre spoločnosť CIN podľa nového dohovoru, keďže tá mala byť odmenou za dodatočné riziko, ktoré spoločnosť CIN preberá na tých linkách, kde neplnila záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme v podmienkach exkluzivity. Spoločnosť Grimaldi ďalej zdôraznila, že v bodoch 47 a 56 rozhodnutia úradu AGCM č. 25773 sa skutočnosť, že spoločnosť CIN dostáva v dôsledku svojich záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme „značné verejné dotácie“, považovala za prekážku vstupu potenciálnych konkurentov na trhoch, kde koncentrácia spoločností CIN/Moby v skutočnosti vytvárala dominantné postavenie hraničiace s monopolom ([93]).

(274) Spoločnosť Grimaldi sa zároveň domnievala, že služba všeobecného hospodárskeho záujmu nebola reálne potrebná aspoň na niektorých linkách, kde boli prítomní konkurenti, najmä na spojeniach Janov – Olbia a Civitavecchia – Olbia, kde pôsobila samotná spoločnosť Moby. Podľa spoločnosti Grimaldi z toho vyplýva, že spoločná prítomnosť spoločností CIN a Moby na oboch linkách bola dostatočne stabilná, aby sa spochybnila potreba služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a to aspoň v tých rokoch.

(275) V súvislosti s údajným zneužívaním dominantného postavenia spoločnosť Grimaldi uvádza viacero škodlivých a odvetných trhových postupov, ktoré spoločnosti CIN a Moby údajne uplatňovali voči svojim klientom pôsobiacim v sektore dopravy, ktorí na viacerých linkách začínali využívať služby konkurentov spoločností Moby a CIN. Spoločnosť Grimaldi zároveň upozorňuje, že údajná nadmerná náhrada poskytnutá spoločnosti CIN podľa nového dohovoru priniesla spoločnosti CIN finančné prostriedky na uplatnenie obmedzujúcich postupov voči potenciálnym novým účastníkom na trhu.

([91]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

([92]) Spoločnosť Grimaldi ďalej namieta, že pokiaľ sa preskúmanie hospodárskej a finančnej bilancie nového dohovoru uskutočňuje len každé tri roky a údajne na dobrovoľnom základe, v zásade neexistuje nijaký spôsob, ako pri stanovení náhrady zohľadniť zmeny v cenách paliva.

([93]) Úrad AGCM sa k tomuto bodu ďalej vyjadril v bodoch 198 – 207 rozhodnutia č. 27 053. Podrobnejšie informácie pozri v oddiele 6.2.

(276) Spoločnosť Grimaldi napokon tvrdila, že pomoc poskytnutá spoločnosti CIN je neoprávnená, keďže Taliansko nerešpektovalo povinnosť zdržať sa konania podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ, a navrhla, aby Komisia prijala rozhodnutie, ktorým Taliansko požiada o pozastavenie vyplácania pomoci a predbežné vymáhanie pomoci (aspoň časti súvisiacej s údajnou nadmernou náhradou) podľa článku 13 nariadenia (EÚ) 2015/1589.

6.2. **Uznesenie Úradu na ochranu hospodárskej súťaže č. 27053 z 28. marca 2018**

(277) Úrad AGCM vydal 28. marca 2018, a to aj na základe listu spoločnosti Grimaldi (pozri odôvodnenie 269), uznesenie č. 27053, v ktorom dospel k záveru, že spoločnosti CIN aj Moby od 28. septembra 2015 do dátumu prijatia uznesenia (t. j. 28. februára 2018) zneužívali svoje dominantné postavenie podľa článku 102 písm. b) ZFEÚ na viacerých nákladných a zmiešaných linkách medzi pevninským Talianskom a Sardíniou vrátane týchto liniek:

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

(278) K protisúťažnému správaniu na piatich uvedených linkách, na ktoré sa vzťahuje nový dohovor, prišlo v čase, keď boli v platnosti príslušné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Toto správanie zahŕňalo nevpustenie dopravcov na loď, a to aj v prípade dopravcov rýchlo sa kaziaceho tovaru. Za toto porušenie pravidiel hospodárskej súťaže museli spoločnosti CIN a Moby zaplatiť pokutu vo výške 29 202 673,73 EUR.

(279) Proti uzneseniu úradu AGCM č. 27 053 bolo podané odvolanie na regionálnom správnom súde (*Tribunale Amministrativo Regionale*, ďalej len „správny súd“), pokuta bola preto pozastavená. Správny súd vyniesol 4. júna 2019 rozsudok č. 7175/2019, ktorým čiastočne zrušil uznesenie úradu AGCM č. 27 053 a požiadal úrad AGCM, aby znovu začal vyšetrovanie a pokutu prepočítal.

6.3. **Druhé podanie (máj 2018)**

(280) Spoločnosť Grimaldi predložila Komisii 29. mája 2018 ďalšie podanie, ktoré bolo zväčša založené na uznesení úradu AGCM č. 27053, pričom zopakovala tvrdenia, ktoré už boli uvedené v jej prvom podaní a predniesla niektoré doplňujúce argumenty na ich podporu, ktoré sú zhrnuté ďalej.

(281) Po prvé, v súvislosti s údajnou nadmernou náhradou podľa podmienok nového dohovoru spoločnosť Grimaldi oznámila, že talianske ministerstvo dopravy údajne kritizovalo postup opísaný v odôvodnení 272, keďže predstavoval riziko ohrozenia finančnej udržateľnosti nového dohovoru a údajne nevhodné splývanie nákladov a príjmov medzi týmito dvoma spoločnosťami. Spoločnosť Grimaldi z toho zároveň vyvodila, že spoločnosť CIN nerešpektovala požadované oddelenie účtov.

(282) Po druhé, v súvislosti s tým, či je služba všeobecného hospodárskeho záujmu skutočná, spoločnosť Grimaldi tvrdila, že na niektorých linkách, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, existujú viacerí prevádzkovatelia, a tým spochybnila existenciu skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Spoločnosť Grimaldi najmä tvrdila, že na spoločnosti Moby, GNV, Forship, Grendi a samotná spoločnosť Grimaldi pôsobia v rôznych obdobiach roka na linkách, ktoré by sa dali považovať za ekvivalentné linkám, ktoré poskytuje spoločnosť CIN podľa nového dohovoru (niekedy len do alternatívnych prístavov).

(283) Spoločnosť Grimaldi ďalej tvrdila, že spoločnosť CIN opakovane porušovala podmienky dohovoru. Podľa rozhodnutia úradu AGCM č. 27 053 bol najmä na viacerých linkách na Sardíniu a zo Sardínie, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, systematicky odopieraný vstup dopravcov na palubu alebo sa uplatňovali škodlivé trhové podmienky ako prostriedok na odradenie vstupu účastníkov trhu vrátane samotnej spoločnosti Grimaldi a spoločnosti Grendi na niektoré z týchto liniek. Bez ohľadu na zneužívanie dominantného postavenia sa spoločnosť Grimaldi domnievala, že z toho vyplýva, že spoločnosť CIN v skutočnosti neprevádzkuje skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu, aspoň pokiaľ ide o náklad, keďže týmto dopravcom neposkytovala nijakú územnú kontinuitu. Spoločnosť Grimaldi sa naopak domnieva, že spoločnosť CIN len využíva náhradu za služby vo verejnom záujme na zneužívanie dominantného postavenia spolu so spoločnosťou Moby.

(284) Po tretie, spoločnosť Grimaldi sa domnievala, že odkladom zaplatenia prvej tranže odloženej ceny za obchodnú pobočku Tirrenia vo výške 55 miliónov EUR sa spoločnosti CIN poskytuje ďalšia výhoda (pozri odôvodnenie 88 písm. b).

6.4. **Tretie podanie (september 2018)**

(285) Spoločnosť Grimaldi predložila 18. septembra 2018 ďalšie podanie adresované talianskemu ministerstvu dopravy, úradu AGCM a Komisii. Spoločnosť Grimaldi v tomto podaní ministerstvo dopravy a úrad AGCM informovala o plánovanej fúzii spoločností CIN a Moby a požiadala talianske orgány, aby zasiahli v rámci svojich príslušných právomocí. Skupina Moby túto fúziu oznámila vo svojej dvojročnej správe z 30. júna 2018, pričom uviedla, že príslušný dokument sa má podpísať do novembra 2018 a že fúzia by nadobudla účinnosť od 1. januára 2018 (pozri odôvodnenie 83).

(286) Spoločnosť Grimaldi tvrdila, že táto fúzia by bola v rozpore s rozhodnutím úradu AGCM z 23. septembra 2013, v ktorom sa údajne uvádzalo, fúzia spoločností Moby a CIN predstavuje porušenie povinností spoločnosti CIN týkajúce sa „oddelenia spoločností“ podľa článku 8 ods. 2a zákona č. 287/90 (ktorý bol zavedený článkom 11 ods. 3 zákona č. 57/2001) ([94]). Podľa tohto pravidla nemôže služby všeobecného hospodárskeho záujmu a komerčné činnosti poskytovať tá istá spoločnosť, ale mali by ich prevádzkovať samostatné spoločnosti (aj keď sú súčasťou tej istej skupiny). Spoločnosť Grimaldi preto požiadala úrad AGCM, aby zasiahol a udelil týmto dvom spoločnostiam sankciu podľa článku 8 ods. 2e, a to aj na základe predchádzajúcej rozhodovacej praxe v podobných prípadoch.

(287) Spoločnosť Grimaldi okrem toho tvrdila, že fúzia by viedla k porušeniu dohovoru z 18. júla 2012. Spoločnosť Grimaldi najmä tvrdila, že fúziou by sa porušila požiadavka viesť samostatné a analytické účty pre náklady a príjmy vo vzťahu k jednotlivým linkám so službami vo verejnom záujme. Podľa spoločnosti Grimaldi sa v dôsledku článku 22 nového dohovoru musí táto požiadavka vykladať vzhľadom na článok 8 ods. 2a zákona č. 287/90, podľa ktorého sa vyžaduje úplné oddelenie podnikov a nie len oddelenie účtov. Spoločnosť Grimaldi skutočne tvrdila, že fúzia by spoločnosti CIN umožnila krížové dotovanie komerčných služieb, ktoré prevádzkuje ona sama alebo spoločnosť Moby, a ministerstvu by bránila v riadnej kontrole využívania verejných dotácií.

(288) Spoločnosť Grimaldi napokon naliehavo žiadala, aby Komisia uzavrela formálne vyšetrovacie konanie.

6.5. **Ďalšie podania (október a november 2018)**

(289) Spoločnosť Grimaldi predložila 9. októbra 2018 talianskemu ministerstvu dopravy a úradu AGCM ďalšie podanie, ktorého kópiu zaslala Komisii pre informáciu. Spoločnosť Grimaldi sa v tomto liste sústredila na zvýšenia cien, ktoré oznámili spoločnosti Moby a CIN, údajne na kompenzáciu zvýšenia nákladov na palivo. Spoločnosť Grimaldi upozornila, že zvýšenia sú prudšie tam, kde spoločnosť Moby/CIN údajne pôsobí ako monopol (Janov – Olbia, Janov – Porto Torres) a nižšie tam, kde by konkurenciou spoločnosti Moby/CIN bola spoločnosť Grimaldi (Neapol – Catania, pričom spoločnosť Grimaldi prevádzkuje linku Salerno – Catania). Spoločnosť Grimaldi okrem toho konštatovala, že zvýšenia cien nie sú primerané dĺžke trasy, ako by mali byť, keby ich skutočným cieľom bolo riešiť zvýšenie nákladov na palivo. Spoločnosť Grimaldi preto požiadala:

a) úrad AGCM, aby overil údajnú škodlivú a protisúťažnú povahu zvýšenia cien spoločností Moby a CIN (ktoré by údajne predstavovali porušenie podmienok rozhodnutia úradu AGCM č. 27053 z 28. februára 2018);

b) úrad AGCM, aby zastavil fúziu začlenením spoločnosti Moby do spoločnosti CIN (ako už požiadala vo svojom predchádzajúcom podaní z 18. septembra 2018);

c) ministerstvo dopravy, aby overilo zlučiteľnosť zvýšenia cien vzťahujúceho sa na spoločnosť CIN s podmienkami nového dohovoru.

(290) Spoločnosť Grimaldi predložila 20. novembra 2018 úradu AGCM ďalšie podanie a kópiu tohto listu zaslala talianskemu ministerstvu dopravy a Komisii. Spoločnosť Grimaldi v tomto podaní zopakovala svoju žiadosť adresovanú talianskemu orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, aby zastavil plánovanú fúziu spoločností Moby a CIN. Spoločnosť Grimaldi uznala, že táto fúzia si nevyžaduje predchádzajúce schválenie úradom AGCM, keďže ide

([94]) GURI č. 240 z 13. októbra 1990.

čisto o reštrukturalizáciu v rámci skupiny. Spoločnosť Grimaldi však tvrdila, že splývanie nákladov a príjmov medzi službami všeobecného hospodárskeho záujmu a komerčnými činnosťami by sa po fúzii len zvýšilo. Na podporu svojich tvrdení sa spoločnosť Grimaldi odvolala na dva listy, ktoré ministerstvo dopravy zaslalo spoločnosti CIN v súvislosti so spoločnými marketingovými ponukami spoločnosti CIN a Moby a ich potenciálnym vplyvom na finančnú rovnováhu nového dohovoru.

7. **POSÚDENIE**

7.1. **Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ**

(291) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(292) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Aby sa určilo, či opatrenia v rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, preto musia byť splnené všetky uvedené podmienky. Opatrenie by malo najmä:

a) byť poskytnuté členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru;

c) narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením;

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(293) Komisia pripomína, že priorita kotvenia, ktorá sa uplatňuje len na linky so službami vo verejnom záujme, je neoddeliteľne spojená s plnením služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spoločnosťou Tirrenia a jej nadobúdateľom spoločnosťou CIN. Toto opatrenie sa preto bude posudzovať spoločne s náhradou za služby vo verejnom záujme poskytnutou týmto spoločnostiam (pozri oddiely 7.1.1 a 7.1.3).

(294) Komisia ďalej konštatuje, že nový dohovor medzi Talianskom a spoločnosťou CIN by sa mal posudzovať spoločne s privatizáciou obchodnej pobočky Tirrenia (vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny). Takéto spoločné posudzovanie je primerané, pretože Taliansko v podstate usporiadalo verejnú súťaž na zmluvu o službách vo verejnom záujme (t. j. nový dohovor), na základe ktorej musel víťazný uchádzač nadobudnúť od spoločnosti Tirrenia viacero aktív (najmä lodí) potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v tejto zmluve o službách vo verejnom záujme.

7.1.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Tirrenia a Talianskom*

7.1.1.1. Štátne prostriedky

(295) Na splnenie kritérií štátnej pomoci musí byť opatrenie pripísateľné štátu a poskytnuté priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov.

(296) Taliansky štát poveril spoločnosť Tirrenia prevádzkou námorných liniek ako sa podrobne uvádza v pôvodnom dohovore v predĺženom znení. Pôvodný dohovor bol uzavretý so štátom a výslednú náhradu za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Tirrenia uhrádza štát zo svojho vlastného rozpočtu. Náhrada za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Tirrenia je preto pripísateľná štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.

(297) Komisia berie na vedomie, že podľa Talianska platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie, ale že za prioritu kotvenia spoločnosť Tirrenia neplatila nijaký dodatočný poplatok. Komisia sa napriek tomu domnieva, že Taliansko v zásade mohlo rozhodnúť o uložení dodatočného poplatku za prioritu kotvenia a že keď tak neurobilo, prišlo o štátne príjmy. Keďže priorita kotvenia sa navyše poskytuje na základe zákona (pozri odôvodnenie 108), je pripísateľná štátu.

7.1.1.2. Selektívnosť

(298) Na to, aby opatrenie spĺňalo kritériá štátnej pomoci, musí byť selektívne. Náhrada za služby vo verejnom záujme za poskytovanie dotknutých námorných služieb sa poskytuje len spoločnosti Tirrenia, je preto selektívna Keďže priorita kotvenia sa poskytovala len spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia, je takisto selektívna.

7.1.1.3. Hospodárska výhoda

(299) Komisia pripomína, že náhrady za služby vo verejnom záujme poskytované podniku nemusia predstavovať hospodársku výhodu za určitých prísne vymedzených podmienok.

(300) Súdny dvor najmä vo svojom rozsudku vo veci Altmark ([95]) rozhodol, že pokiaľ sa má opatrenie štátu považovať za náhradu za služby, ktoré prijímajúci podnik poskytol na účely plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa týmto podnikom v skutočnosti neposkytuje finančná výhoda a opatrenie preto nevedie k ich zvýhodnenému konkurenčnému postaveniu voči konkurenčným podnikom, takéto opatrenie nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(301) Súdny dvor však zároveň objasnil, že na to, aby takáto náhrada za služby vo verejnom záujme v konkrétnom prípade nespĺňala podmienky štátnej pomoci, musia byť splnené štyri kumulatívne kritériá (ďalej len „kritériá rozsudku vo veci Altmark“). ktoré sú tu zhrnuté:

1. prijímajúci podnik musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené („kritérium Altmark 1“);

2. parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítava, musia byť vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom („kritérium Altmark 2“);

3. náhrada nemôže presiahnuť sumu nevyhnutnú na pokrytie všetkých nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, alebo ich časti, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov („kritérium Altmark 3“);

4. ak podnik, ktorý má plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, nebol v konkrétnom prípade vybraný v súlade s postupom verejného obstarávania, ktorý by umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, výška potrebnej náhrady sa musí stanoviť na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto záväzkov vznikli priemernému a dobre fungujúcemu podniku, primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov („kritérium Altmark 4“).

(302) Komisia špecifikovala, ako uplatňuje kritériá rozsudku vo veci Altmark, vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu“) ([96]).

(303) Keďže kritériá rozsudku vo veci Altmark musia byť splnené kumulatívne, nesplnenie niektorého z týchto kritérií by Komisiu viedlo k záveru, že posudzovaným opatrením sa príjemcovi poskytuje hospodárska výhoda. Komisia bude potom najprv posudzovať splnenie kritéria Altmark 4.

(304) V kritériu Altmark 4 sa stanovuje, že náhrada musí predstavovať nevyhnutné minimum, aby nespĺňala podmienky štátnej pomoci. Toto kritérium sa považuje za splnené, ak bol príjemca náhrady za služby vo verejnom záujme vybraný v súlade s postupom verejného obstarávania, ktorý umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, alebo ak bola v opačnom prípade náhrada vypočítaná s odkazom na náklady efektívneho podniku.

(305) Pri nijakom z predĺžení pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 nebola spoločnosť Tirrenia vybraná v súlade s postupom verejného obstarávania. Taliansky štát iba predĺžil systém, ktorý už bol v platnosti, a umožnil tým vopred stanovenému prevádzkovateľovi, aby naďalej dostával náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

([95]) Pozri rozsudok z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4.

(306) Talianske orgány navyše neposkytli Komisii nijaké indície, že výška náhrady bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto záväzkov vznikli priemernému a dobre fungujúcemu podniku, primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov. Taliansko len tvrdilo, že náhrada za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Tirrenia sa výrazne znížila od roku 2010 po zavedení maximálnej výšky náhrady stanovenej zákonom z roku 2009 (pozri odôvodnenie 25). Taliansko však nepreukázalo, že náklady, ktoré vznikli spoločnosti Tirrenia pri plnení jej záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme boli v súlade s nákladmi priemerného a dobre fungujúceho podniku, primerane vybaveného dopravnými prostriedkami.

(307) Komisia preto dospela k záveru, že kritérium Altmark 4 nebolo v aktuálnom prípade splnené.

(308) Keďže štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark nie sú v aktuálnom prípade kumulatívne splnené, Komisia dospela k záveru, že náhradou za prevádzku námorných liniek na základe predĺženia pôvodného dohovoru sa spoločnosti Tirrenia poskytla hospodárska výhoda.

(309) V súvislosti s prioritou kotvenia Komisia najprv pripomína, že taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže AGCM sa najmenej pri dvoch príležitostiach domnieval, že toto opatrenie má hospodársku hodnotu (pozri odôvodnenie 265). Spoločnosť Tirrenia napriek tomu neplatí za prioritu kotvenia nijaký poplatok (pozri odôvodnenie 190). Komisia ďalej konštatuje, že priorita kotvenia má aspoň teoretický potenciál znížiť náklady prevádzkovateľa (napr. preto, lebo garantovaním kotvenia by sa mohol znížiť čas čakania v prístavoch, a tým náklady na palivo) alebo zvýšiť jeho príjmy (napr. preto, lebo v niektorých časoch môže byť väčší dopyt zo strany cestujúcich). Pokiaľ priorita kotvenia umožňuje rýchlejšie vybavenie v doku, používatelia služieb trajektov môžu skutočne uprednostniť prevádzkovateľa trajektov, ktorý má výhodu tohto opatrenia. Aj keby sa tieto účinky realizovali len za obmedzených okolností alebo by boli pomerne malé, priorita kotvenia by aj tak mohla pre spoločnosť Tirrenia predstavovať hospodársku výhodu.

7.1.1.4. Účinok na hospodársku súťaž a obchod

(310) Ak sa pomocou, ktorú poskytol členský štát, posilňuje pozícia podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi v obchode v rámci Únie, tento obchod sa musí považovať za ovplyvnený touto pomocou ([97]). Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži ([98]).

(311) Príjemca v tomto prípade pôsobí v hospodárskej súťaži s inými podnikmi poskytujúcimi služby námornej dopravy v Únii, najmä od nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 ([99]) a nariadenia o námornej kabotáži, ktorými sa liberalizuje trh s medzinárodnou námornou dopravou a s námornou kabotážou. Skutočnosť, že spoločnosť Tirrenia bola v tom čase na niektorých linkách jediným prevádzkovateľom, neznamená, že iní (medzinárodní) prevádzkovatelia nemohli mať záujem ponúkať podobné služby námornej dopravy. Náhrada za prevádzku námorných liniek na základe predĺženia pôvodného dohovoru preto ovplyvňuje obchod v rámci Únie a narúša hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Z rovnakých dôvodov platí tento záver aj pre prioritu kotvenia.

7.1.1.5. Záver

(312) Keďže sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospela k záveru, že náhrada za služby vo verejnom záujme vyplatená na základe následných predĺžení pôvodného dohovoru aj priorita kotvenia pre linky so službami vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia.

([97]) Pozri najmä vec 730/79 Philip Morris/Komisia, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; vec C-53/00 Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; vec C-372/97 Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

([98]) Vec T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, ECLI:EU:T:1998:77.

([99]) Nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. EÚ L 378, 31.12.1986, s. 1).

7.1.1.6. Nová alebo existujúca pomoc

(313) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 201), spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe sa domnieva, že ak by bola náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Tirrenia do konca roka 2008 klasifikovaná ako existujúca pomoc na základe článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži, táto klasifikácia by sa uplatňovala aj na náhradu vyplatenú na základe predĺženia pôvodného dohovoru.

(314) Komisia najprv pripomína, že náhrada vyplatená spoločnosti Tirrenia za plnenie záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme do konca roka 2008 sa v tomto rozhodnutí nebude posudzovať. Posúdenie tejto náhrady a toho, či ju možno klasifikovať ako existujúcu pomoc, bude predmetom samostatného rozhodnutia Komisie ([100]).

(315) Podľa článku 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2015/1589 nová pomoc je „je každá pomoc, to znamená schémy pomoci a individuálnu pomoc, ktorá nie je existujúcou pomocou vrátane úprav existujúcej pomoci“. V článku 108 ods. 3 ZFEÚ sa okrem toho stanovuje, že plány na poskytnutie pomoci alebo úpravu existujúcej pomoci sa musia včas oznámiť Komisii a nesmú sa vykonať, kým sa v postupe nedospeje ku konečnému rozhodnutiu ([101]). Komisia sa v súlade s pozíciou európskych súdov ([102]) domnieva, že zmena (t. j. predĺženie) trvania schémy pomoci alebo individuálnej pomoci, ktoré má jasne stanovený dátum uplynutia (t. j. 31. december 2008), je dostatočná na to, aby sa pomoc považovala za novú pomoc bez ohľadu na to, či sa charakteristiky opatrenia zmenili alebo nie.

(316) Komisia sa preto domnieva, že bez ohľadu na to, či by sa náhrada poskytnutá spoločnosti Tirrenia do konca roka 2008 klasifikovala ako existujúca pomoc, náhrada za služby vo verejnom záujme vyplatená na základe následných predĺžení pôvodného dohovoru by sa mala považovať za novú pomoc a argumenty spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe by sa mali zamietnuť.

(317) Komisia pripomína, že ani talianske orgány, ani spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe netvrdili, že priorita kotvenia je existujúca pomoc. Komisia bude preto toto opatrenie posudzovať ako novú pomoc.

7.1.2. *Neoprávnené predĺženie záchrannej pomoci pre spoločnosť Tirrenia*

(318) Komisia už v odôvodneniach 34 – 40 rozhodnutia z roku 2010 stanovila, že notifikované opatrenie záchrannej pomoci predstavovalo štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(319) Komisia v rozhodnutí z roku 2010 vyhlásila notifikovanú záchrannú pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Taliansko sa v súlade s usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004 podujalo oznámiť Komisii do šiestich mesiacov buď reštrukturalizačný plán (alebo plán likvidácie), alebo dôkaz, že úver bol splatený v plnej výške a/alebo že záruka bola ukončená.

(320) Prvá splátka zaručeného úveru bola spoločnosti Tirrenia vyplatená 28. februára 2011, šesťmesačná lehota by tak uplynula 28. augusta 2011.

(321) Taliansko k tomuto dátumu Komisii nepredložilo reštrukturalizačný plán (ani plán likvidácie). Namiesto toho bola pred uplynutím stanovených šiestich mesiacov, t. j. 11. júla 2011, uplatnená záruka a spoločnosť Tirrenia sa od tohto dátumu stala dlžníkom štátu. Suma, ktorú spoločnosť Tirrenia dlžila v dôsledku uplatnenia záruky, bola napokon štátu splatená 18. septembra 2012. Spoločnosť Tirrenia mala do tohto dátumu naďalej prospech z opatrenia záchrannej pomoci.

(322) Talianske orgány ani netvrdili, ani nepreukázali, že predĺženie záchrannej pomoci by už nepredstavovalo štátnu pomoc. Uviedli len argumenty (pozri oddiel 4.2), prečo by toto opatrenie zostalo zlučiteľné aj po uplynutí šesťmesačnej lehoty.

([100]) Toto opatrenie sa konkrétne posudzuje vo veci SA.15631.

([101]) Vec C-590/14 P DEI a Commission/Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.

([102]) Spojené veci T-127/99, T-129/99 a T-148/99 Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava a iní/Komisia, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.

(323) Komisia sa preto domnieva, že predĺženie záchrannej pomoci nad rámec šesťmesačnej lehoty, t. j. od 28. augusta 2011 do 18. septembra 2012, takisto predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.3. *Poskytnutie nového dohovoru zviazaného s obchodnou pobočkou Tirrenia spoločnosti CIN vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN*

(324) S cieľom dospieť k záveru, či uzavretie nového dohovoru zviazaného s obchodnou pobočkou Tirrenia vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny predstavuje výhodu v prospech spoločnosti CIN v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia preskúmať dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark (pozri odôvodnenie 299).

7.1.3.1. Kritérium Altmark 1

(325) Komisia pripomína, že neexistuje nijaké jednotné a presné vymedzenie služby, ktorá môže predstavovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu podľa práva Únie, a to ani v zmysle prvého kritéria rozsudku vo veci Altmark, ani v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ. Bod 46 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu znie takto:

„*Pri neexistencii osobitných pravidiel Únie, ktoré by definovali rozsah existencie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, majú členské štáty široké pole vlastného uváženia pri definovaní ktorejkoľvek služby ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu a pri poskytovaní náhrady poskytovateľovi takejto služby. Právomoci Komisie v tejto oblasti sú obmedzené na kontrolu, či sa konkrétny členský štát pri označení služby za službu všeobecného hospodárskeho záujmu nedopustil zjavnej chyby, a na posúdenie, či náhrada neobsahovala štátnu pomoc. Ak existujú osobitné pravidlá Únie, podlieha voľné uváženie členských štátov týmto pravidlám bez toho, aby bola dotknutá povinnosť Komisie posúdiť, či služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli správne definované na účely kontroly štátnej pomoci.*“

(326) Vnútroštátne orgány sú preto oprávnené zastávať názor, že určité služby sú vo všeobecnom záujme a musia sa prevádzkovať prostredníctvom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme s cieľom zabezpečiť ochranu verejného záujmu, keď trhové sily nepostačujú na zaručenie ich poskytovania na požadovanej úrovni alebo v požadovaných podmienkach.

(327) V oblasti námornej kabotáže boli podrobné pravidlá Únie, ktorými sa upravujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, stanovené v nariadení o námornej kabotáži a na účely preskúmania potenciálnej štátnej pomoci pre podniky podieľajúce sa na námornej doprave v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia pre námornú dopravu“) ([103]).

(328) V článku 4 ods. 1 nariadenia o námornej kabotáži sa stanovuje:

„*Členský štát môže uzavrieť zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uložiť záväzky vo verejnom záujme ako podmienku opatrenia kabotážnych služieb lodným spoločnostiam, participujúcim na pravidelných službách do, z a medzi ostrovmi.*

Kedykoľvek členský štát uzatvorí zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uloží záväzok vo verejnom záujme, bude to na nediskriminačnom základe všetkých majiteľov lodí spoločenstva.“

(329) V článku 2 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži sa uvádza, že zmluva o službách vo verejnom záujme môže zahŕňať:

— dopravné služby uspokojujúce stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality,

— dodatočné dopravné služby,

— dopravné služby za osobitné sadzby a podriadené osobitným podmienkam, najmä pre určité kategórie cestujúcich alebo pre určité linky,

— prispôsobenie služieb aktuálnym požiadavkám.

([103]) Oznámenie Komisie K(2004) 43 – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3).

(330) V súlade s oddielom 9 usmernení pre námornú dopravu môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložené alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté na služby uvedené v článku 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92, t. j. na pravidelné služby do, z a medzi ostrovmi.

(331) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme možno uložiť, len ak je to odôvodnené potrebou zabezpečiť primerané pravidelné služby námornej dopravy, ktoré nedokážu zabezpečiť samotné trhové sily ([104]). V oznámení o výklade nariadenia o námornej kabotáži ([105]) sa potvrdzuje, že „*[u]rčiť, ktoré trasy si vyžadujú záväzky služby vo verejnom záujme, je úlohou členských štátov (vrátane podľa potreby orgánov regionálnej a miestnej správy), a nie majiteľov lodí. O záväzkoch služby vo verejnom záujme možno uvažovať v prípade pravidelne poskytovaných (plánovaných) služieb ostrovnej kabotáže, ak trh nedokáže zabezpečiť poskytovanie primeraných služieb.*“ V článku 2 ods. 4 nariadenia o námornej kabotáži sa navyše záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme vymedzujú ako záväzky, ktoré „*by majiteľ lode spoločenstva vzhľadom k svojmu obchodnému záujmu neprevzal alebo neprevzal v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok*“.

(332) S cieľom overiť, či existuje skutočná potreba služby vo verejnom záujme a či bola táto služba potrebná a primeraná, a teda aj či je splnené prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark, bude Komisia v súlade s judikatúrou ([106]) posudzovať:

1. či existoval **dopyt používateľov**;

2. či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených subjektmi verejného sektora (**existencia zlyhania trhu**);

3. či na nápravu tohto nedostatku nestačilo len využitie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (**najmenej škodlivý prístup**).

1. **Dopyt používateľov**

(333) Spoločnosť CIN bola v tomto prípade poverená poskytovaním zmiešaných služieb a služieb pre všetky druhy nákladnej dopravy na dvanástich linkách uvedených v tabuľke 3. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uložené spoločnosti CIN, sa týkajú liniek námornej dopravy, ktoré sa majú prevádzkovať, druhu a kapacity plavidiel pridelených na jednotlivé prevádzkované námorné linky, dostupnosti záložnej lode na zabezpečenie kontinuity služby, frekvencie služby a maximálnych poplatkov pre používateľov služby (samostatne pre obyvateľov ostrovov a pre ostatných cestujúcich) na každej z príslušných liniek.

(334) Ako sa opisuje v odôvodnení 152, Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novom dohovore najmä s cieľom i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia sa domnieva, že tieto ciele skutočne môžu byť legitímnymi cieľmi verejného záujmu.

(335) V súvislosti s linkami určenými len pre náklad Komisia pripomína, že Všeobecný súd už stanovil ([107]), že na to, aby mohla byť dotknutá služba charakterizovaná ako služba všeobecného hospodárskeho záujmu, nesmie nevyhnutne predstavovať univerzálnu službu *stricto sensu*. Koncepcia univerzálnej služby v skutočnosti neznamená, že dotknutá služba musí reagovať na potrebu spoločnú pre celé obyvateľstvo alebo že sa musí poskytovať na celom území ([108]), ale že má skôr slúžiť záujmom spoločnosti ako celku. Komisia okrem toho zastáva názor, že právne predpisy Spoločenstva nebránia členským štátom, aby pri uplatňovaní svojho voľného uváženia oprávnene kvalifikovali určité služby nákladnej námornej dopravy do alebo zo vzdialených oblastí ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu za predpokladu, že sú splnené zásady stanovené v nariadení o námornej kabotáži. Komisia napriek tomu vyjadrila pochybnosti, či prevádzku liniek určených len pre náklad možno považovať za linky, ktorých cieľom je uspokojenie všeobecných hospodárskych záujmov v zmysle práva Únie.

([104]) Pozri vec C-205/99 Analir a iní, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Oznámenie Komisie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž), Brusel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([106]) Pozri vec T-454/13 SNCM/Komisia, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

([107]) Pozri vec T-289/03 BUPA a iní/Komisia, ECLI:EU:T:2008:29, bod 186.

([108]) Pozri vec 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen, ECLI:EU:C:1989:140, bod 55; vec C-266/96 *Corsica Ferries France*, ECLI:EU:C:1998:306, bod 45; vec T-17/02 Fred Olsen/Komisia, ECLI:EU:T:2005:218, bod 186 a nasl.

(336) Talianske orgány vysvetlili, že posudzované spojenia nákladnej námornej dopravy sú na ostrovoch Sicília a Sardínia nevyhnutné na zabezpečenie všetkých druhov tovaru. Pravidelnou frekvenciou týchto nákladných služieb po celý rok sa navyše zabezpečuje primerané zásobovanie obyvateľov a podnikov na týchto ostrovoch aj mimo sezóny, v čase menšieho dopytu zo strany turistov. Tieto služby okrem toho prispievajú aj k hospodárskemu rozvoju oboch ostrovov prepravou tovaru z pevniny a na pevninu. Sardínske alebo sicílske podniky tak napríklad môžu predávať svoje výrobky na pevnine. Taliansko sa domnieva, že služby určené len pre náklad sú potrebné ako doplnok zmiešaných služieb, ktoré sú takisto súčasťou zmluvy o službách vo verejnom záujme ([109]). Talianske orgány okrem toho tvrdia, že námorné služby určené len pre náklad nie je možné nahradiť leteckými nákladnými službami. Komisia v tejto súvislosti pripomína ([110]), že v prístave Catania sa v roku 2012 vybavilo približne 2,7 milióna ton nákladu, zatiaľ čo na letiskách Catania, Palermo a Trapani spolu sa vybavilo len 10 309 ton. V prístave Cagliari sa v roku 2012 podobne vybavilo viac ako 12,5 milióna ton nákladu, zatiaľ čo na letiskách Alghero, Cagliari a Olbia spolu sa vybavilo len 4 825 ton. Komisia preto dospela k záveru, že služby určené len pre náklad môžu takisto plniť legitímne ciele verejného záujmu. Tvrdenie spoločnosti Pan Med (pozri odôvodnenie 253), že linky na Sicíliu a Sardíniu určené len pre náklad nemôžu predstavovať skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu, sa preto musí zamietnuť.

(337) Predtým než bola spoločnosť CIN poverená prevádzkou námorných liniek vymedzených v novom dohovore, prevádzkovala tieto linky na základe pôvodných dohovorov spoločnosť Tirrenia (a do roku 2004 ([111]) niektoré aj spoločnosť Adriatica). Komisia konštatuje, že dotknuté linky boli skutočne prevádzkované, zväčša v nezmenenej podobe, mnoho rokov, t. j. aspoň od nadobudnutia platnosti pôvodného dohovoru. Talianske orgány, a najmä dotknuté regionálne orgány, sa domnievali, že tieto služby boli (a naďalej zostávali) potrebné na uspokojenie dopytu používateľov.

(338) Na ilustráciu skutočného dopytu používateľov po službách Taliansko predložilo štatistiky, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Tirrenia prepravila v roku 2010 na dvanástich linkách so službami vo verejnom záujme v príslušných časových obdobiach, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (t. j. v prípade troch liniek nie v sezóne), spolu 944 225 cestujúcich, 218 779 automobilov a viac ako 2,7 milióna bežných metrov nákladu. Údaje za rok 2011 sú dokonca o niečo vyššie. Z toho vyplýva, že dva roky predtým, ako bola svojimi záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme poverená spoločnosť CIN, existoval na dotknutých linkách značný súhrnný dopyt po službách námornej dopravy.

(339) Na to, aby sa stanovilo, že skutočný dopyt používateľov existuje na každej z dvanástich dotknutých liniek, je však potrebné podrobnejšie posúdenie. Taliansko na tento účel poskytlo štatistiku podľa jednotlivých liniek za obdobie rokov 2007 – 2018. Okrem celkového počtu cestujúcich alebo bežných metrov nákladu prepravených za rok umožňujú tieto štatistiky výpočet priemerov za jednotlivé plavby. V tabuľke 4 sa na ilustráciu uvádzajú dva takéto súbory údajov za roky 2010 a 2018. Z týchto údajov vyplýva, že počas celých týchto rokov sa na každej spiatočnej plavbe na každej z týchto šiestich (respektíve v roku 2018 piatich) dotknutých zmiešaných linkách prepravuje niekoľko sto cestujúcich. Nižší počet na spojení s Tremitskými ostrovmi by sa mal vnímať vzhľadom na to, že majú veľmi malý počet obyvateľov a veľmi malú rozlohu (t. j. menej ako 500 obyvateľov a rozlohu približne 3 km^2). Na troch linkách, ktoré sa v režime služieb vo verejnom záujme prevádzkujú len mimo sezóny, je priemerný počet cestujúcich na každej spiatočnej plavbe vyšší ako 500. Ilustruje to dopyt používateľov po týchto službách mimo sezóny. Pokiaľ ide o náklad, z údajov za rok 2010 vyplýva, že na ôsmich z dvanástich liniek (vrátane troch liniek určených len pre náklad) bol objem nákladu značný, keďže presahoval 1 250 bežných metrov na spiatočnú plavbu. V roku 2018 bola táto prahová hodnota prekročená v prípade siedmich zo zostávajúcich desiatich liniek (vrátane dvoch nákladných liniek). Komisia pripomína, že pri akomkoľvek porovnávaní počtov za roky 2010 a 2018 je potrebné prihliadať na zmenenú dohodu z augusta 2014 (pozri odôvodnenie 103), ktorou sa niektoré linky zrušili a na iných linkách sa zmenila frekvencia. Komisia okrem toho upozorňuje, že na linkách určených len pre náklad prevádzkuje spoločnosť CIN väčšie plavidlá ako spoločnosť Tirrenia, a preto je možné prepraviť väčšie objemy nákladu ako v minulosti.

([109]) Komisia pripomína, že v prípade dvoch z troch liniek určených len pre náklad aj tak nie je na tej istej linke v režime služieb vo verejnom záujme prevádzkovaná nijaká zmiešaná služba. Spoločnosť CIN musela prevádzkovať zmiešanú službu aj službu určenú len pre náklad iba na linke Neapol – Cagliari, pričom nákladná služba musela byť v roku 2014 zrušená (pozri odôvodnenie 103), aby sa obnovila hospodársko-finančná bilancia prevádzok.

([110]) Na základe údajov, ktoré Komisia získala z webových sídel Istituto Nazionale di Statistica (pre námornú dopravu) a Associazione Italiana Gestori Aeroporti (pre leteckú dopravu).

([111]) Až do zlúčenia spoločností Tirrenia a Adriatica (pozri aj odôvodnenie 13).

Tabuľka 4

Štatistika dopytu používateľov za roky 2010 (prevádza spoločnosti Tirrenia) a 2018 (prevádzka spoločnosti CIN)

	Priemerný počet cestujúcich na plavbu (1)		Priemerný objem nákladu na plavbu (2)	
Linky so zmiešanou službou:	2010	2018	2010	2018
Neapol – Palermo (mimo sezóny)	606	583	1 418	1 794
Janov – Porto Torres (mimo sezóny)	714	678	1 381	1 380
Janov – Olbia – Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia – Olbia (mimo sezóny)	1 094	617	2 043	1 526
Neapol – Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo – Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani – Cagliari	305	zrušená	475	zrušená
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli – Tremitské ostrovy	146	204	65	31
	Priemerný počet cestujúcich na plavbu		Priemerný objem nákladu na plavbu	
Linky s nákladnou službou:	2010	2018	2010	2018
Livorno – Cagliari	3	2	2 046	2 925
Neapol – Cagliari	3	zrušená	1 339	zrušená
Ravenna – Catania	14	11	2 594	6 498

(1) Celkový počet cestujúcich delený celkovým počtom spiatočných plavieb v danom období.
(2) Celkový objem nákladu (v bežných metroch) delený celkovým počtom spiatočných plavieb v danom období.

(340) S cieľom ďalej preukázať, že dopyt používateľov zostal zachovaný, keď spoločnosť CIN začala s prevádzkou na základe nového dohovoru, Taliansko zároveň poskytlo súhrnné štatistiky do konca roka 2018. Z údajov uvedených v tabuľke 5 vyplýva, že od roku 2013, respektíve od roku 2014, spoločnosť CIN prepravila viac cestujúcich, automobilov a nákladu ako spoločnosť Tirrenia v roku 2010 a v roku 2011 (pozri odôvodnenie 338). Potvrdzuje sa tým, že dopyt používateľov zostal zachovaný a dokonca sa výrazne zvýšil, keď spoločnosť CIN začala s prevádzkou služby vo verejnom záujme. Z analýzy štatistík podľa jednotlivých liniek za každý rok do konca roka 2018 napokon nevyplynuli nijaké indície, že by dopyt používateľov na konkrétnych linkách zanikol. V tabuľke 4 sa na ilustráciu uvádza štatistika podľa jednotlivých liniek za rok 2018. Z dôvodov stručnosti Komisia neuvádza údaje za ostatné roky, počas ktorých spoločnosť CIN službu prevádzkovala.

Tabuľka 5

Štatistiky za roky 2012 – 2018 (linky so zmiešanými a nákladnými službami vo verejnom záujme, ktoré prevádzkovala spoločnosť CIN)

	Počet prepravených cestujúcich	Počet prepravených automobilov	Prepravený náklad (v bežných metroch)
2012 (júl – december)	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) Komisia sa domnieva, že uvedené štatistiky (pozri odôvodnenia 338 – 340) sú jasným dôkazom, že na každej z dvanástich dotknutých liniek so službami vo verejnom záujme existuje skutočný dopyt po službách pre cestujúcich a náklad. Možno preto vysloviť záver, že týmito službami sa riešia reálne verejné potreby a uspokojuje skutočný dopyt používateľov.

2. **Existencia zlyhania trhu**

(342) Podľa bodu 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu „by nebolo vhodné spájať plnenie konkrétnych záväzkov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu s činnosťou, ktorá už je alebo môže byť v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, vykonávaná podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok ([112])“. Komisia preto musí preskúmať, či by služba bola neadekvátna, keby sa jej poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily vzhľadom na požiadavky týkajúce sa služby vo verejnom záujme, ktoré členský štát uložil prostredníctvom nového dohovoru. V bode 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa v tejto súvislosti konštatuje, že „posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu“.

(343) Komisia pripomína, že v čase do podpísania nového dohovoru so spoločnosťou CIN ponúkali na niektorých linkách, na ktoré sa vzťahuje nový dohovor, služby trajektov iní prevádzkovatelia, aj keď nie nevyhnutne počas celého roka a s rovnakou frekvenciou. Na základe stavu hospodárskej súťaže do okamihu poverenia, ktoré bolo udelené 18. júla 2012 (ako sa opisuje v odôvodnení 34), a na základe pripomienok zainteresovaných strán (pozri oddiel 5) bude Komisia pri každej z dotknutých liniek posudzovať, či služby, ktoré poskytovali iní prevádzkovatelia, boli rovnocenné so službami, ktoré musí spoločnosť CIN poskytovať podľa nového dohovoru.

(344) Hoci podľa nového dohovoru sa ukladajú osobitné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, pokiaľ ide o cestovné, ktoré sa má účtovať (vrátane zníženého cestovného pre obyvateľov ostrovov), Taliansko neodôvodňuje nevyhnutnosť služby vo verejnom záujme tvrdením, že spoločnosť CIN musí na dotknutých linkách zachovať cestovné na nižšej úrovni ako cestovné u iných prevádzkovateľov. Komisia preto nevykonala porovnávaciu analýzu cestovného, ktoré na dotknutých linkách účtujú všetci prevádzkovatelia. Taliansko skôr počas vyšetrovania tvrdilo, že pokiaľ iní prevádzkovatelia poskytujú služby trajektov na linkách, ktoré spoločnosť CIN prevádzkuje v režime služieb vo verejnom záujme, pri týchto konkurenčných službách by sa v plnom rozsahu nesledovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené novým dohovorom. Líšili by sa najmä z hľadiska kontinuity a frekvencie počas roka, neboli by rovnocenné (z hľadiska prístavov alebo druhu služby, napr. len nákladné namiesto zmiešaných) alebo by neboli rovnakej kvality. Komisia sa preto sústredí na možné odlišnosti z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality (pozri odôvodnenie 329).

(345) Komisia najprv konštatuje, že až do okamihu poverenia spoločnosti CIN neposkytovali na piatich z deviatich liniek so zmiešanými službami, na ktoré sa vzťahuje nový dohovor, zmiešané služby nijakí iní prevádzkovatelia. Konkrétne:

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom, ktorý na tejto linke denne ponúkal zmiešanú službu. Komisia ani nedostala, ani nenašla dôkazy o tvrdení spoločnosti Pan Med (pozri poznámku pod čiarou č. 87), že spoločnosť Moby by raz týždenne prevádzkovala spojenie medzi mestami Civitavecchia a Cagliari. Aj keby spoločnosť Moby na tejto linke skutočne pôsobila, čo sa nestalo, potom by jej ponuka nebola dostatočná na plnenie potreby týkajúcej sa služby vo verejnom záujme, pokiaľ ide o pravidelnosť (t. j. týždenná služba nie je rovnocenná s denným spojením), a nespĺňala by požiadavku zabezpečovať spojenie Arbataxu. Komisia preto dospela k záveru, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto linke so zmiešanými službami existovalo zlyhanie trhu,

— Neapol – Cagliari: spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom, ktorý na tejto linke ponúkal zmiešanú službu. Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 (pozri poznámku pod čiarou č. 87) uviedla, že spoločnosť Grimaldi prevádzkovala nákladnú službu medzi mestami Salerno a Cagliari. Komisia však konštatuje, že bez ohľadu na možné ďalšie rozdiely vzhľadom na konkrétne požiadavky, ktoré sa na spoločnosť CIN vzťahovali podľa nového dohovoru, služba určená len pre náklad nemôže plniť potrebu služby vo verejnom záujme vo vzťahu k cestujúcim a automobilom. Taliansko sa preto nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto linke so zmiešanými službami existovalo zlyhanie trhu,

([112]) Pozri vec C-205/99 Analir a iní, ECLI:EU:C:2001:107, bod 71.

— Palermo – Cagliari: spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom, ktorý na tejto linke ponúkal zmiešanú službu. Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 (pozri poznámku pod čiarou č. 87) uviedla, že spoločnosť Grimaldi prevádzkovala medzi týmito prístavmi nákladnú službu. Komisia však konštatuje, že bez ohľadu na možné ďalšie rozdiely vzhľadom na konkrétne požiadavky, ktoré sa na spoločnosť CIN vzťahovali podľa nového dohovoru, služba určená len pre náklad nemôže plniť potrebu služby vo verejnom záujme vo vzťahu k cestujúcim a automobilom. Taliansko sa preto nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto linke so zmiešanými službami existovalo zlyhanie trhu,

— Trapani – Cagliari: spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom, ktorý na tejto linke ponúkal zmiešanú službu. Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 (pozri poznámku pod čiarou 87) uviedla, že spoločnosť Grimaldi prevádzkovala medzi týmito prístavmi nákladnú službu. Komisia však konštatuje, že bez ohľadu na možné ďalšie rozdiely vzhľadom na konkrétne požiadavky, ktoré sa na spoločnosť CIN vzťahovali podľa nového dohovoru, služba určená len pre náklad nemôže plniť potrebu služby vo verejnom záujme vo vzťahu k cestujúcim a automobilom. Taliansko sa preto nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto linke so zmiešanými službami existovalo zlyhanie trhu,

— Termoli – Tremitské ostrovy: spoločnosť Tirrenia bola na tejto linke jediným prevádzkovateľom. Komisia preto dospela k záveru, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto linke so zmiešanými službami existovalo zlyhanie trhu.

(346) Na ostatných štyroch linkách so zmiešanými službami, na ktoré sa vzťahoval nový dohovor, ponúkali zmiešané služby okrem spoločnosti Tirrenia aj iní prevádzkovatelia. Komisia sa napriek tomu domnieva, že Taliansko sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na týchto štyroch linkách existovalo zlyhanie trhu. Službami, ktoré poskytovali ostatní prevádzkovatelia, sa najmä v plnom rozsahu neuspokojovala potreba služby vo verejnom záujme, ktorú Taliansko identifikovalo v novom rozhovore, a to z týchto dôvodov:

— Janov – Porto Torres: jediný prevádzkovateľ, ktorý v príslušnom časovom období poskytoval na tejto linke služby po celý rok, spoločnosť Grandi Navi Veloci (pozri odôvodnenia 266 a 267), garantoval mimo sezóny len tri odchody za týždeň. Podľa nového dohovoru sa však vyžaduje, aby spoločnosť CIN prevádzkovala službu z oboch prístavov denne (v noci). Ponuka spoločnosti Grandi Navi Veloci preto nebola dostatočná na plnenie potreby služby vo verejnom záujme, pokiaľ ide o pravidelnosť mimo sezóny. Komisia pripomína, že náhrada za služby vo verejnom záujme sa spoločnosti CIN poskytuje len za prevádzku tejto linky mimo sezóny, t. j. keď vzniká zlyhanie trhu. Odkaz spoločnosti Pan Med (pozri odôvodnenie 253) na prítomnosť spoločnosti Grandi Navi Veloci na tejto linke preto nemožno akceptovať ako dôkaz, že trhová ponuka bola dostatočná na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme,

— Civitavecchia – Olbia: jediný prevádzkovateľ, ktorý aspoň v časti príslušného časového obdobia poskytoval na tejto linke služby po celý rok, spoločnosť SNAV, garantoval v roku 2008 mimo sezóny len tri odchody za týždeň. Podľa nového dohovoru sa však vyžaduje, aby spoločnosť CIN prevádzkovala mimo sezóny službu z oboch prístavov denne (v noci). Zatiaľ čo spoločnosť SNAV potom zrejme frekvenciu svojich služieb mimo sezóny zvýšila, po máji 2011 prevádzku na tejto linke ukončila, a jej nástupca, spoločnosť Grandi Navi Veloci, sa rozhodol zachovať prevádzku tejto služby len v sezóne. Ponuka spoločnosti SNAV a prítomnosť niektorých ďalších prevádzkovateľov v sezóne (pozri odôvodnenie 34) preto nebola dostatočná na plnenie potreby služby vo verejnom záujme, pokiaľ ide o pravidelnosť a kontinuitu služby mimo sezóny. Odkaz spoločnosti Grimaldi (pozri odôvodnenie 274) na prítomnosť spoločnosti Moby na tejto linke nemôže tento záver zmeniť, keďže prevádzka spoločnosti Moby fungovala len v sezóne. Komisia pripomína, že náhrada za služby vo verejnom záujme sa spoločnosti CIN poskytuje len za prevádzku tejto linky mimo sezóny, t. j. keď vzniká zlyhanie trhu,

— Neapol – Palermo: jediný prevádzkovateľ, ktorý v príslušnom časovom období poskytoval na tejto linke služby po celý rok, spoločnosť SNAV (v niektorých rokoch v spolupráci so spoločnosťou Grandi Navi Veloci, pozri odôvodnenie 266), poskytoval služby denne s večernými odchodmi z oboch prístavov v sezóne aj mimo sezóny. Táto frekvencia v zásade zodpovedá tomu, čo sa vyžaduje podľa nového dohovoru. Z údajov, ktoré predložili talianske orgány, však vyplýva výrazný rozdiel medzi kontinuitou, ktorú zabezpečovala spoločnosť SNAV, a vtedajším poskytovateľom služby vo verejnom záujme, spoločnosťou Tirrenia. Spoločnosť SNAV najmä v období rokov 2009 – 2012 zrušila na tejto linke 76 plavieb, zatiaľ čo spoločnosť Tirrenia zrušila len 19 plavieb (t. j. štyrikrát menej). Z týchto 76 zrušených plavieb spoločnosti SNAV bolo navyše 19 zrušených z dôvodu štátnych sviatkov a zostávajúcich 57 z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok. Napriek takmer rovnakému času odchodu spoločnosť Tirrenia zrušila z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok len päť plavieb (čiže jedenásťkrát menej ako spoločnosť SNAV). Dôvodom zrušenia zostávajúcich plavieb spoločnosti Tirrenia bola vyššia moc, t. j. sedem bolo zrušených z dôvodu štrajku zamestnancov a ďalších sedem v dôsledku technických problémov. Taliansko okrem toho tvrdilo, že spoločnosť SNAV by nesplnila požiadavky kvality stanovené novým dohovorom, keďže na tejto linke prevádzkovala plavidlá z rokov 1973, 1974, 1980 a len v jednom prípade z roku 1989. Spoločnosť Tirrenia a neskôr spoločnosť CIN však

používali novšie lode (postavené v rokoch 1999 a 2000). Keď na tejto linke začala v roku 2011 s prevádzkou spoločnosť GNV (v spolupráci so spoločnosťou SNAV), používala plavidlá z rokov 1974, 1978 a dve z roku 1989 (pozri odôvodnenie 267). Komisia sa domnieva, že Taliansko na základe týchto prvkov dospelo k správnemu záveru, že spoločnosť SNAV by nedokázala dostatočne zabezpečiť kontinuitu, pravidelnosť a kvalitu služby na tejto linke, a preto sa nedopustilo zjavnej chyby, keď prevádzkou tejto linky poverilo spoločnosť CIN. Komisia pripomína, že náhrada za služby vo verejnom záujme sa spoločnosti CIN poskytuje len za prevádzku tejto linky mimo sezóny (keď existuje najvyššia pravdepodobnosť nepriaznivých poveternostných podmienok), ale že spoločnosť CIN prevádzkuje s rovnakou frekvenciou aj v sezóne, a to bez takejto náhrady (ale stále s obmedzeniami týkajúcimi sa sadzieb). Odkaz spoločnosti Pan Med (pozri odôvodnenie 253) na prítomnosť spoločnosti SNAV (od roku 2011 spolu so spoločnosťou Grandi Navi Veloci) na tejto linke preto nemožno akceptovať ako dôkaz, že trhová ponuka bola dostatočná na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme, pokiaľ ide o kontinuitu, pravidelnosť a kvalitu. Tento záver napokon nemôžu spochybniť tvrdenia spoločnosti Pan Med, že plánovala prevádzku na linke Gaeta – Termini Imerese (pozri odôvodnenie 260), ktorá by bola rovnocenná linke Neapol – Palermo. Spoločnosť Pan Med sa na svoje plány odvolala najmä v liste z apríla 2013 a z dôkazov, ktoré predložila, vyplýva, že kroky k žiadosti o potrebné povolenia na prevádzku takejto linky podnikla až niekoľko mesiacov po tom, ako bola službou všeobecného hospodárskeho záujmu poverená spoločnosť CIN (t. j. v júli 2012). Spoločnosť Pan Med neuviedla, že skutočne začala s prevádzkou na linke Gaeta – Termini Imerese. Taliansko sa v každom prípade v okamihu poverenia nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na linke Neapol – Palermo existovalo zlyhanie trhu, keďže spoločnosť Pan Med ešte nepodala žiadosť na začatie prevádzky a pretože ponuka spoločností SNAV a Grandi Navi Veloci nespĺňala potreby služby vo verejnom záujme, pokiaľ ide o kontinuitu, pravidelnosť a kvalitu,

— Janov – Olbia – Arbatax: v príslušnom časovom období prevádzkovala spoločnosť Moby linku medzi Janovom a Olbiou len v určitej časti roka (vo väčšine rokov od polovice marca do polovice októbra). Tvrdenie spoločnosti Pan Med, že spoločnosť Moby prevádzkovala toto spojenie po celý rok (pozri poznámku pod čiarou č. 87), nie je podporené dôkazmi. Odkaz spoločnosti Grimaldi (pozri odôvodnenie 274) na prítomnosť spoločnosti Moby na tejto linke preto takisto nemožno prijať ako dôkaz neexistencie zlyhania trhu. Spoločnosť GNV (pozri odôvodnenie 266) podobne pôsobila medzi Janovom a Olbiou len v sezóne. V novom dohovore sa však od spoločnosti CIN vyžaduje, aby linku medzi Janovom a Olbiou prevádzkovala aspoň trikrát za týždeň po celý rok. V novom dohovore sa okrem toho vyžaduje aj spojenie do Arbataxu (dvakrát za týždeň), ktoré nezabezpečuje nijaký z ostatných prevádzkovateľov. Ponuka spoločností Moby a GNV preto nebola dostatočná na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme najmä z hľadiska kontinuity a pravidelnosti.

(347) Na dvoch z troch nákladných liniek neposkytoval nákladné služby nijaký ďalší prevádzkovateľ, zatiaľ čo na zostávajúcej nákladnej linke služby poskytované iným prevádzkovateľom nespĺňajú v plnom rozsahu požiadavky stanovené v novom dohovore. Najmä:

— Livorno – Cagliari ([113]): iní prevádzkovatelia (napr. Moby, ako upozornila spoločnosť Pan Med, pozri odôvodnenie 253) v príslušnom časovom období ponúkali na tejto linke len jeden odchod týždenne. Podľa nového dohovoru sa však od spoločnosti CIN vyžaduje, aby nákladnú službu medzi týmito prístavmi prevádzkovala aspoň päťkrát za týždeň. Ponuka iných prevádzkovateľov preto nebola dostatočná na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme z hľadiska pravidelnosti,

— Neapol – Cagliari: spoločnosť Tirrenia bola jediným prevádzkovateľom, ktorý na tejto linke ponúkal nákladnú službu. Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 uviedla, že spoločnosť Grimaldi prevádzkovala nákladnú službu medzi mestami Salerno a Cagliari. Hoci prístavy Neapol a Salerno sú od seba po ceste vzdialené len asi 50 kilometrov, talianske orgány tvrdili, že sa nemôžu považovať za navzájom zameniteľné. Taliansko upozorňuje, že v smernici CIPE, ktorá je súčasťou právneho základu pre posudzovanú náhradu za služby vo verejnom záujme, sa uvádzalo, že jedným z cieľov dohôd o službách vo verejnom záujme (vrátane nového dohovoru so spoločnosťou CIN) je zabezpečovať „*spojenia, ktoré dokážu znížiť záťaž premávky motorových vozidiel na už nasýtených hlavných cestách polostrovnej časti krajiny*“. Nákladná služba prevádzkovaná z Neapola podľa talianskych orgánov k tomuto cieľu prispieva, keďže cesty medzi Neapolom a Salernom sú nasýtené. Komisia v tejto súvislosti zároveň pripomína, že pre neplnenie smernice 2008/50/ES o kvalite ovzdušia postúpila vec Talianska Súdnemu dvoru ([114]). Znižovanie preťaženia ciest určite môže prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia. Bez ohľadu na akékoľvek ďalšie možné rozdiely, pokiaľ ide o osobitné požiadavky, ktoré sa na spoločnosť CIN vzťahujú podľa nového dohovoru, sa Komisia domnieva, že Taliansko mohlo na základe týchto prvkov dospieť k záveru, že nákladné služby prevádzkované zo Salerna neboli rovnocenné službám, ktoré sa vyžadovali podľa nového dohovoru, a preto sa nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na nákladnej linke Neapol – Cagliari existovalo zlyhanie trhu,

([113]) Podľa nového dohovoru sa zároveň umožňuje, aby sa toto spojenie prevádzkovalo z Janova namiesto Livorna, ale táto možnosť nebola v praxi nikdy využitá.

([114]) Základné informácie pozri na adrese: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_3450.

— Ravenna – Catania: až do okamihu poverenia spoločnosti CIN bola spoločnosť Tirrenia jediným prevádzkovateľom, ktorý na tejto linke ponúkal nákladnú službu. Spoločnosť Pan Med vo svojej odpovedi na rozhodnutie z roku 2012 uviedla, že spoločnosť Grimaldi začala prevádzkovať nákladnú službu medzi týmito prístavmi od konca roka 2012. Spoločnosť Pan Med ďalej uviedla (pozri odôvodnenie 260), že plánovala prevádzku na linke Augusta – Ravenna, ktorá by bola rovnocenná linke Catania – Ravenna. Spoločnosť Pan Med sa na svoje plány odvolala v liste z apríla 2013 a z dôkazov, ktoré predložila, vyplýva, že kroky k žiadosti o potrebné povolenia na prevádzku takejto linky podnikla až v novembri 2012. Spoločnosť Pan Med nepreukázala, že skutočne začala prevádzkovať linku Augusta – Ravenna. Keďže v okamihu poverenia neboli prítomní nijakí ďalší prevádzkovatelia, Taliansko sa v každom prípade nedopustilo zjavnej chyby, keď sa domnievalo, že na tejto nákladnej linke existuje zlyhanie trhu ([115]).

(348) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že trhové sily samotné neboli v okamihu poverenia dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme. Spoločnosť CIN bola skutočne na viacerých linkách jediným prevádzkovateľom, zatiaľ čo na ostatných linkách neboli služby poskytované inými prevádzkovateľmi rovnocenné z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a preto v plnom rozsahu neuspokojovali potreby služieb vo verejnom záujme, ktoré Taliansko určilo v novom dohovore.

3. **Najmenej škodlivý prístup**

(349) Komisia pripomína, že talianske orgány sa rozhodli uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme s jedným prevádzkovateľom (spoločnosťou CIN), namiesto toho, aby záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložili všetkým prevádzkovateľom, ktorí mali záujem o poskytovanie služieb na dotknutých linkách. Na základe informácií, ktoré poskytlo Taliansko, Komisia akceptuje, že dopyt používateľov (ako sa opisuje v odôvodneniach 333 – 341), nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Ide najmä o to, že spoločnosť CIN je na viacerých linkách jediným prevádzkovateľom (pozri napr. odôvodnenie 345), a kde to tak nie je, ponuka ostatných prevádzkovateľov nespĺňa (všetky) požiadavky týkajúce sa pravidelnosti, kontinuity a kvality. Prevádzka väčšiny (ak nie všetkých) liniek, najmä mimo sezóny, je navyše stratová, takže bez náhrady za služby vo verejnom záujme by veľmi pravdepodobne vôbec nefungovali. K podobnému záveru dospela vo svojej správe spoločnosť Ecorys (pozri odôvodnenie 98). Komisia okrem toho berie na vedomie argument Talianska, že výber zmluvy o službách vo verejnom záujme bol potrebný aj vzhľadom na privatizáciu spoločnosti Tirrenia. Taliansko konkrétnejšie tvrdí, že výberové konanie na aktíva spoločnosti Tirrenia spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme umožňovalo i) zabezpečiť kontinuitu námornej služby vo verejnom záujme; ii) maximalizovať hodnotu pre štát; a iii) ochrániť zamestnanosť. Komisia práve z týchto dôvodov súhlasila (pozri odôvodnenie 114) s tým, že Taliansko ponúkne na predaj obchodnú pobočku Tirrenia spolu s novým dohovorom. Komisia pri tom zároveň akceptovala, a opakuje v tomto rozhodnutí, že Taliansko sa nemohlo spoliehať na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa uplatňujú na všetkých prevádzkovateľov, ale že by namiesto toho uzavrelo zmluvu o službách vo verejnom záujme len so spoločnosťou CIN.

Záver

(350) Na základe uvedeného posúdenia dospela Komisia k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti CIN zverené ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nedopustilo zjavnej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí z roku 2012, sú preto rozptýlené.

(351) Aby Komisia dospela k záveru, že kritérium Altmark 1 je splnené, musí ešte skontrolovať, či bola spoločnosť CIN poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli jasne vymedzené. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú jasne opísané v novom dohovore a jeho prílohách (ktoré zahŕňajú napríklad špecifikácie lodí pre každú linku). Pravidlá, ktorými sa upravuje náhrada, sú rovnako podrobne uvedené v dohovore, zákone z roku 2009 a smernici CIPE. Nový dohovor má zároveň jasné trvanie (osem rokov), spoločnosť CIN sa v ňom určuje ako prevádzkovateľ služieb vo verejnom záujme a dohovor obsahuje opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady (pozri aj odôvodnenie 365). Komisia preto dospela k záveru, že prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.

([115]) Komisia pre úplnosť konštatuje, že aj keby bolo Taliansko informované (a to sa ani netvrdilo, ani nepreukázalo) o zámeroch spoločnosti Grimaldi alebo spoločnosti Pan Med začať prevádzku na tejto linke, stále mohlo dospieť k záveru, že služby spoločnosti Grimaldi alebo spoločnosti Pan Med by neboli dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme (napr. pretože by neboli rovnocenné z hľadiska obsluhovaných prístavov, ponúkanej kvality alebo kapacity alebo preto, lebo by nemohla byť zaručená kontinuita a pravidelnosť tejto služby).

Priorita kotvenia

(352) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Ak by pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme v skutočnosti neexistovalo nijaké prioritné kotvenie, tieto spoločnosti by možno (niekedy) museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre občanov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v novom dohovore okrem toho existujú osobitné povinnosti týkajúce sa časového plánovania odchodu v prípade liniek so službami vo verejnom záujme, priorita kotvenia pomáha zabezpečiť, aby prístavy prideľovali kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Táto priorita kotvenia bola spoločnosti CIN postúpená, keď nadobudla obchodnú pobočku Tirrenia. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytuje, aby spoločnosť CIN mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenie 350). Talianske orgány okrem toho potvrdili, že priorita kotvenia sa uplatňuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme (a napríklad nie, keď spoločnosť CIN prevádzkuje v sezóne linky na komerčnom základe). Priorita kotvenia je preto takisto v súlade s prvou podmienkou rozsudku vo veci Altmark.

7.1.3.2. Kritérium Altmark 2

(353) Komisia pripomína, že v rozhodnutí z roku 2012 (pozri jeho odôvodnenie 205) prijala predbežné stanovisko, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené.

(354) Komisia na základe toho konštatuje, že parametre, na ktorých sa zakladá výpočet náhrady, boli určené vopred a dodržiavajú sa pri nich požiadavky transparentnosti v súlade s druhým kritériom rozsudku vo veci Altmark.

(355) Konkrétnejšie povedané, parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítala, sú podrobne vysvetlené v smernici CIPE a boli uplatnené v novom dohovore (a prílohách k nemu), zatiaľ čo maximálna výška náhrady je stanovená v zákone z roku 2009. Metóda výpočtu náhrady, napríklad vrátane nákladových prvkov, ktoré boli zohľadnené, je podrobne opísaná v smernici CIPE. Keďže priorita kotvenia v prípade spoločnosti CIN nezahŕňa finančnú náhradu, Komisia sa domnieva, že toto opatrenie je v súlade s kritériom Altmark 2.

(356) Komisia preto dospela k záveru, že druhá podmienka rozsudku vo veci Altmark je splnená.

7.1.3.3. Kritérium Altmark 3

(357) Podľa tretieho kritéria rozsudku vo veci Altmark nemôže náhrada prijatá za plnenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu presiahnuť sumu nevyhnutnú na pokrytie všetkých nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, alebo ich časti, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov.

(358) V rozhodnutí vo veci Altmark sa však nestanovuje presné vymedzenie primeraného zisku. Podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu primeraný zisk by sa mal chápať ako miera rentability kapitálu, ktorú by vyžadoval bežný podnik zvažujúci – pri zohľadnení úrovne rizika – či bude, alebo nebude poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu počas celého trvania obdobia poverenia. Úroveň rizika závisí od dotknutého sektora, druhu služby a povahy mechanizmu náhrad.

(359) V rozhodnutí z roku 2012 Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o proporcionalitu náhrady vyplatenej spoločnosti CIN. Komisia prijala najmä predbežné stanovisko, že v rizikovej prirážke 6,5 % sa nezohľadňuje primeraná úroveň rizika, keďže *prima facie* sa zdá, že spoločnosť CIN neprevzala riziká, ktoré sa bežne znášajú pri prevádzke takýchto služieb. Konkrétnejšie ide o to, že nákladové prvky, ktoré boli zohľadnené na účely výpočtu náhrady, zahŕňajú všetky náklady spojené s poskytovaním služby, pričom sa prihliadalo napríklad na zmeny cien paliva. Komisia sa preto v tejto fáze domnievala, že spoločnosť CIN mohla získať nadmernú náhradu.

(360) Komisia konštatuje, že určité aspekty v metóde náhrady, ktorá bola stanovená v novom dohovore, zrejme skutočne vedú k zníženiu komerčného rizika, ktoré vzniká spoločnosti CIN. Najmä maximálne cestovné, ktoré môže spoločnosť CIN účtovať, sa každoročne upravuje s cieľom zohľadniť infláciu a zmeny v nákladoch na palivo. Nový dohovor okrem toho obsahuje určité doložky (pozri odôvodnenie 107), ktorých cieľom je zachovanie

hospodársko-finančnej rovnováhy služby vo verejnom záujme. Najmä v prípade, ak by bola náhrada za služby vo verejnom záujme nedostatočná na pokrytie nákladov na služby, ktoré boli zverené na základe nového dohovoru, tieto doložky umožňujú revidovať i) rozsah pôsobnosti týchto služieb; ii) spôsob, akým sa služby realizujú (napr. druh lodí); alebo iii) maximálne cestovné.

(361) Na uvedené doložky sa však vzťahuje viacero obmedzení. Podľa článku 8 nového dohovoru sa hospodársko-finančná rovnováha služby vo verejnom záujme preskúma len raz za tri roky. Ak z tohto preskúmania vyplynie, že náhrada nie je dostatočná na pokrytie nákladov na službu vo verejnom záujme, spoločnosť CIN a talianske orgány sa potom môžu dohodnúť len na zmenách na nasledujúce trojročné obdobie. Ak sa v príjmoch alebo nákladoch na službu vo verejnom záujme ukážu nepredvídateľné štrukturálne rozdiely o viac ako 3 % vyššie alebo nižšie ako hodnoty stanovené v novom dohovore, podľa článku 9 tohto dohovoru môžu strany požiadať (na základe viacerých podmienok) o preskúmanie hospodársko-finančnej rovnováhy. Podľa oboch článkov sú takéto zmeny (ak sa vôbec uskutočnia) výsledkom rokovacieho konania a spoločnosť CIN musí až do dosiahnutia dohody pokračovať v prevádzke nezmenenej služby vo verejnom záujme. Spoločnosť CIN preto zostáva čiastočne vystavená riziku, že náhrada nebude dostatočná na pokrytie nákladov na prevádzku služby. Zatiaľ čo články 8 a 9 nového dohovoru sa môžu použiť na obnovenie hospodársko-finančnej rovnováhy, uskutočňuje sa to len na výhľadovom základe, pričom nie je možná nijaká retroaktívna korekcia.

(362) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 42), v smernici CIPE sa predpokladá, že na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC by sa použila riziková prirážka 6,5 %. Taliansko však počas formálneho vyšetrovania (pozri odôvodnenie 180) objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrady, bolo prijaté rozhodnutie zjednodušiť výpočet uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu. Talianske orgány zároveň preukázali, že uplatnenie úplnej metodiky stanovenej v smernici CIPE mohlo aspoň v niektorých rokoch viesť k návratnosti kapitálu vyššej ako 6,5 %. Taliansko sa preto domnieva, že jeho zjednodušený prístup je konzervatívny a neumožňuje v prípade spoločnosti CIN náhradu vyššiu ako bola stanovená podľa smernice CIPE.

(363) Komisia na základe uvedených informácií porovnala návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 6,5 %, ktorá bola uplatnená na spoločnosť CIN, s mediánovou návratnosťou investovaného kapitálu, ktorú vytvorila referenčná skupina v roku 2011 (rok pred poverením spoločnosti CIN). Referenčná skupina pozostáva z vybraných prevádzkovateľov trajektov, ktorí ponúkali námorné spojenia v rámci Talianska alebo medzi Talianskom a inými členskými štátmi ([116]). Z analýzy vyplýva, že návratnosť investovaného kapitálu uplatnená na spoločnosť CIN je tesne pod mediánovou návratnosťou, ktorú vytvorila referenčná skupina. Toto porovnanie ukazuje, že rok pred poverením spoločnosti CIN nebola návratnosť kapitálu na úrovni 6,5 % neprimeraná.

(364) Ako najdôležitejšiu skutočnosť Komisia konštatuje, že bez ohľadu na sumu, na ktorú by spoločnosť CIN mala nárok na základe uvedenej metodiky (vrátane návratnosti kapitálu), nemôže nikdy dostať viac ako maximálnu sumu stanovenú zákonom z roku 2009 (t. j. 72 685 642 EUR). Táto suma, ktorá bola stanovená v roku 2009 a nikdy nebola upravená o infláciu, bola veľmi pravdepodobne konzervatívna, keďže bola takmer o 10 % nižšia ako spoločnosť Tirrenia potrebovala na prevádzku služby v tom istom roku ([117]). Zo skutočných údajov za obdobie rokov 2012 – 2018 uvedených v tabuľke 6 vyplýva, že okrem jedného roka (2015) nebola náhrada za služby vo verejnom záujme nikdy dostatočná na pokrytie čistých nákladov služby vrátane návratnosti kapitálu na úrovni 6,5 %. V súlade s bodom 47 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 Komisia posudzuje, či prišlo k nadmernej náhrade za celé trvanie zmluvy. Za obdobie rokov 2012 – 2018 dostala spoločnosť CIN približne o 47 miliónov EUR menej ako je suma vypočítaná pomocou metodiky vrátane návratnosti 6,5 %. Tento údaj potvrdzuje, že doložky o preskúmaní v novom dohovore nechránia spoločnosť CIN pred všetkými rizikami súvisiacimi s prevádzkou služby vo verejnom záujme. Zatiaľ čo okruh služby vo verejnom záujme bol v auguste 2014 upravený (pozri odôvodnenie 103) na žiadosť spoločnosti CIN na základe článku 9 nového dohovoru, skutočne to nemalo vplyv na nedostatočnú náhradu, ktorá vznikla až do toho okamihu. Dokonca aj keď sa výsledky v niektorých nasledujúcich rokoch zlepšili, realizovaná návratnosť kapitálu spoločnosti CIN za toto obdobie ako celok (až do roku 2018) tak bola len približne 3,4 % ([118]) namiesto 6,5 %, ako pôvodne predpokladalo Taliansko.

([116]) Týka sa najmä spoločností Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV, a Caronte & Tourist. Z referenčnej skupiny boli vylúčené spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group (napr. Caremar, Toremar).

([117]) Komisia pripomína, že rok 2009 bol posledným rokom, keď spoločnosť Tirrenia fungovala za obvyklých podmienok (t. j. ešte nevstúpila do mimoriadnej správy).

([118]) Celková výška náhrady, ktorú spoločnosť CIN dostala za obdobie rokov 2012 – 2018, sa rovná čistým nákladom, ktoré vznikli pri poskytovaní služby vo verejnom záujme, vrátane návratnosti kapitálu vo výške približne 3,4 %.

Tabuľka 6

Čisté náklady služby vo verejnom záujme, ktorú spoločnosť CIN prevádzkovala v období rokov 2012 – 2018

(EUR)

Verejnoprávne poslanie spoločnosti CIN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Spolu
Príjmy spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Náklady spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Návratnosť kapitálu (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Oprávnené na náhradu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Skutočná náhrada	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Nadmerná / nedostatočná náhrada	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 47 450 022

(365) Komisia ďalej priaznivo konštatuje, že podľa nového dohovoru sa od spoločnosti CIN vyžaduje, aby každoročne zasielala svoje prevádzkové účty (ďalej rozdelené podľa liniek a osvedčené nezávislým audítorom) ministerstvu dopravy, aby ministerstvo mohlo skontrolovať, či prišlo k akejkoľvek nadmernej náhrade. Poskytuje sa tým ďalšia záruka, ktorá zabezpečuje, že spoločnosť CIN nemôže získať nijakú nadmernú náhradu. Keďže v týchto účtoch sa rozlišuje aj medzi linkami prevádzkovanými v režime služieb vo verejnom záujme a linkami prevádzkovanými na komerčnom základe, krížové dotovanie komerčných činností je vylúčené. Talianske orgány predložili tieto prevádzkové účty aj za obdobie rokov 2012 – 2018, čím Komisii umožnili vykonať výpočty uvedené v tabuľke 6.

(366) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti CIN nepresahuje sumu nevyhnutnú na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení jej záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk. Komisia sa konkrétnejšie domnieva, že riziková prirážka 6,5 %, ktorá sa predpokladá podľa smernice CIPE, sa musí posudzovať v spojení s maximálnou výškou náhrady stanovenou v zákone z roku 2009. So zreteľom na to bola návratnosť kapitálu, ktorú mohla spoločnosť CIN očakávať z pohľadu *ex ante*, v súlade s rizikami, ktoré niesla pri prevádzke služieb vo verejnom záujme podľa nového dohovoru. Pochybnosti Komisie týkajúce sa súladu s treťou podmienkou rozsudku vo veci Altmark sú preto rozptýlené.

(367) V súvislosti s prioritou kotvenia a akoukoľvek možnou nadmernou náhradou, ktorá by z nej mohla vyplynúť, Komisia konštatuje toto. Taliansko tvrdilo, že akákoľvek možná peňažná výhoda z priority kotvenia by bola obmedzená (pozri odôvodnenie 191). Riziko nadmernej náhrady vyplývajúcej z tohto opatrenia by preto bolo takisto obmedzené. Pokiaľ by sa týmto opatrením znížili prevádzkové náklady alebo zvýšili príjmy prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme, tieto účinky by sa navyše plne odrazili v interných účtoch prevádzkovateľa. Predchádzajúcou analýzou Komisie (pozri odôvodnenie 364) sa potvrdilo, že v období rokov 2012 – 2018 spoločnosť CIN neprijala nadmernú náhradu. Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia je takisto v súlade s tretím kritériom rozsudku vo veci Altmark.

7.1.3.4. Kritérium Altmark 4

(368) Štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené, ak bol príjemca náhrady za prevádzku služby všeobecného hospodárskeho záujmu vybraný v súlade s postupom verejného obstarávania, ktorý umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu verejnosti za najnižšiu cenu, alebo ak bola v opačnom prípade náhrada vypočítaná s odkazom na náklady efektívneho podniku.

(369) Podľa bodu 63 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu najjednoduchším spôsobom, ako môžu subjekty verejného sektora dodržať štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark, je vykonanie otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ([119]) (ďalej len „smernica 2004/17/ES“) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES ([120]) (ďalej len „smernica 2004/18/ES“).

(370) V bode 65 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa ďalej konštatuje, že na základe judikatúry Súdneho dvora postup verejného obstarávania vylučuje existenciu štátnej pomoci iba tam, kde je možné vybrať uchádzača schopného poskytovať služby „verejnosti za najnižšiu cenu“.

(371) Komisia pripomína, že v tomto prípade sa výberové konanie uskutočnilo pred nadobudnutím účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ ([121]) (ktorá sa uplatňuje na verejné zákazky zadávané na prevádzku služieb námornej dopravy) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ ([122]). V tom čase sa uplatňovali smernice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Smernica 2004/17/ES sa však neuplatňuje na služby námornej dopravy, aké poskytovala spoločnosť Tirrenia. V článku 5 smernice 2004/17/ES sa skutočne objasňuje, že do rozsahu jej pôsobnosti sú zahrnuté len dopravné služby v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy.

(372) Verejné zákazky, ktoré verejní obstarávatelia zadávajú v súvislosti so službami námornej, pobrežnej alebo riečnej dopravy, patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2004/18/ES na základe jej odôvodnenia 20. Služby vodnej dopravy sú však uvedené aj v prílohe II B k tejto smernici, z čoho vyplýva ([123]), že sa na ne vzťahujú len jej články 23 a 35 ods. 4. To znamená, že podľa smernice 2004/18/ES sa na verejnú zákazku na služby námornej dopravy vzťahujú len povinnosti týkajúce sa technických špecifikácií (článok 23) a povinnosť uverejniť oznámenie o výsledku verejného obstarávania (po zadaní zákazky, a teda na konci, nie na začiatku postupu zadávania zákazky: článok 35 ods. 4). Všetky ostatné pravidlá určené smernicou 2004/18/ES – vrátane ustanovení o obsahu oznámení, ktoré sa majú uverejniť (článok 36 ods. 1), a ustanovení o kritériách výberu (články 45 – 52) – sa na verejné zákazky na služby námornej dopravy neuplatňujú.

(373) Smernica 2004/18/ES sa okrem toho v nijakom prípade neuplatňuje na verejné koncesie na služby, ako sa vymedzujú v jej článku 1 ods. 4 ([124]). Komisia pripomína, že na verejné koncesie na služby, v ktorých sa uplatňuje určitý cezhraničný záujem, sa však naďalej vzťahujú všeobecné zásady zmluvy týkajúce sa transparentnosti a rovnakého zaobchádzania.

(374) Na základe uvedených skutočností dospela Komisia k záveru, že smernica 2004/18/ES sa môže uplatňovať len v prípade verejnej zákazky, ale nie keď ide o verejnú koncesiu na služby. Keďže aktuálny prípad sa týka služieb námornej dopravy, uplatňovali by sa navyše len niektoré požiadavky tejto smernice. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že pokiaľ má preukázať splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark, nemôže sa spoliehať len na dodržiavanie smerníc o verejnom obstarávaní. Komisia preto ďalej posudzuje, či výberové konanie, ktoré použilo Taliansko, bolo súťažné, transparentné a nediskriminačné. Komisia bude pri tomto posudzovaní uplatňovať príslušné usmernenia uvedené v jej oznámení o pojme štátna pomoc ([125]) (najmä v jeho bode 89 a nasledujúcich bodoch).

([119]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

([120]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114).

([121]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

([122]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

([123]) Podľa článku 21 smernice 2004/18/ES.

([124]) Znenie článku 1 ods. 4 smernice 2004/18/ES: *„"Verejná koncesia na služby" je zákazka rovnakého druhu ako verejná zákazka na služby s tým rozdielom, že protiplnením za poskytovanie služieb je buď len právo na využívanie služby, alebo toto právo spojené s peňažným plnením.*“

([125]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1.

Súťažná a transparentná povaha výberového konania

(375) V bode 90 oznámenia o pojme štátna pomoc sa špecifikuje, že postup verejného obstarávania musí byť súťažný ([126]), aby sa účasť na ňom umožnila všetkým kvalifikovaným uchádzačom, ktorí o ňu majú záujem. Podľa bodu 91 tohto oznámenia musí byť navyše postup transparentný, aby umožňoval rovnocenné a náležité informovanie všetkých uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, vo všetkých fázach postupu verejného obstarávania. V tomto bode sa zároveň zdôrazňuje, že medzi kľúčové prvky transparentného postupu výberu patria prístupnosť informácií, dostatok času pre uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, a jasné kritériá výberu a zadania zákazky, a uvádza sa, že verejné obstarávanie musí byť dostatočne zverejnené, aby ho všetci potenciálni uchádzači mohli vziať na vedomie.

(376) Komisia predbežne upozorňuje, že zatiaľ čo podľa talianskeho práva ([127]) má mimoriadny komisár možnosť uzavrieť s potenciálnymi nadobúdateľmi súkromnú dohodu, v tomto prípade nebola táto možnosť použitá. V tomto prípade sa skutočne uprednostnilo verejné výberové konanie s cieľom zabezpečiť, aby sa obchodná pobočka Tirrenia predala za trhovú cenu a aby sa tým maximalizovali výnosy z predaja. Keďže vo vzťahu k privatizácii obchodnej pobočky Tirrenia nebola uzavretá nijaká súkromná dohoda, pochybnosti, ktoré Komisia v súvislosti s touto možnosťou vyjadrila v rozhodnutí z roku 2011, sú preto rozptýlené.

(377) Výberové konanie v tomto prípade sa začalo uverejnením výzvy na vyjadrenie záujmu o nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia v jedných medzinárodných a vo viacerých vnútroštátnych novinách a na vybraných špecializovaných webových sídlach (pozri odôvodnenie 70). V tejto výzve vyzývali *„každého, kto môže zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy“*, aby vyjadril svoj záujem, a neukladali sa v nej nijaké ďalšie podmienky. Potenciálnym stranám, ktoré mali záujem, sa zároveň poskytol dostatočný čas (t. j. 35 dní), aby mohli vyjadriť svoj záujem a zúčastniť sa tak na ďalšom procese. V následnej fáze tohto procesu, ktorou bola hĺbková analýza, mali uchádzači, ktorí splnili podmienky, štyri mesiace na posúdenie všetkých relevantných informácií, aby mohli určiť, či a nakoľko chcú predložiť ponuku na obchodnú pobočku Tirrenia.

(378) Komisia pripomína, že vo výzve na vyjadrenie záujmu sa jasne uvádzalo, že obchodná pobočka Tirrenia sa bude predávať podľa osobitných pravidiel postupu Marzanovho zákona s výslovným účelom zabezpečenia kontinuity služieb námornej dopravy v režime služieb vo verejnom záujme. Vo výzve sa okrem toho odkazovalo na článok 19b zákonného dekrétu č. 135 z 25. septembra 2009, v ktorom sa špecifikuje, že po dokončení výberového konania by sa s kupujúcim spoločnosti Tirrenia uzavrel nový dohovor. V tomto článku sa zároveň uvádza, že trvanie takéhoto nového dohovoru by nebolo dlhšie ako osem rokov, a opisuje sa, čo by dohovor obsahoval. V tom istom článku sa navyše pevne stanovuje maximálna výška náhrady pre spoločnosť Tirrenia na 72 685 642 EUR ročne počas celého trvania nového dohovoru. V článku 19b sa napokon takisto špecifikuje, že na linkách so službami vo verejnom záujme by nadobúdateľovi spoločnosti Tirrenia zostala zachovaná priorita kotvenia.

(379) V rozhodnutí z roku 2011 sa upozorňuje, že výzva na vyjadrenie záujmu neobsahovala konkrétne údaje o presných aktívach na predaj, o kritériu na vyhodnotenie ponúk a o načasovaní nasledujúcich krokov výberového konania. Komisia sa domnieva, že proces výberového konania ako celok bol napriek tomu dostatočne transparentný z dôvodov uvedených v nasledujúcich odôvodneniach.

(380) Po prvé, vo výzve na vyjadrenie záujmu sa uvádzalo, že uchádzači musia byť schopní *„zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy*“. Toto bola jediná podmienka účasti, ktorú Taliansko uplatnilo s cieľom určiť, či sa stranám, ktoré majú záujem, umožní účasť vo výberovom konaní. Hoci vo výzve sa nešpecifikovalo, ako by uchádzači mohli preukázať splnenie tejto požiadavky, štandardne to znamenalo, že by sa mohol použiť akýkoľvek vhodný dôkazný prostriedok ([128]). Komisii neboli doručené nijaké informácie, z ktorých by vyplývalo, že jedna alebo viacero z piatich vylúčených zainteresovaných strán skutočne poskytlo primeraný dôkaz o tom, že má dostatočné finančné prostriedky na zabezpečenie kontinuity služby ako sa požadovalo vo výzve na vyjadrenie záujmu. Komisia sa domnieva, že táto podmienka účasti bola jasná všetkým uchádzačom, ktorí mali záujem, a bola zároveň odôvodnená vzhľadom na sledovaný cieľ.

([126]) V poznámke pod čiarou č. 146 oznámenia o pojme štátna pomoc Komisia konštatuje, že súdy Únie v kontexte štátnej pomoci často odkazujú na verejnú „súťaž“. Použitie slova „súťaž“ však neodkazuje na osobitný postup podľa smerníc o verejnom obstarávaní. Komisia sa preto domnieva, že výraz „súťažný“ sa zdá byť vhodnejší, pričom účelom nie je odkloniť sa od vecných podmienok stanovených v judikatúre.

([127]) Konkrétne: zákonný dekrét č. 134 z 28. augusta 2008, zmenený na zákon č. 166 z 27. októbra 2008.

([128]) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 373), na toto výberové konanie sa okrem toho neuplatňoval článok 36 ods. 1 smernice 2004/18/ES. Taliansko preto v skutočnosti nemalo nijakú povinnosť uviesť vo výzve podmienky účasti.

(381) Po druhé, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 378, odkazom na zákonný dekrét č. 135 z 25. septembra 2009 boli zainteresované strany jasne informované, že po dokončení výberového konania by sa uzavrel nový dohovor (s trvaním najviac osem rokov) a že maximálna ročná výška náhrady za služby vo verejnom záujme bola stanovená na 72 685 642 EUR ročne. Vo výzve na vyjadrenie záujmu sa navyše uvádzalo, že cieľom bolo predať obchodnú pobočku vyhradenú na poskytovanie služby vo verejnom záujme. Taliansko okrem toho potvrdilo, že jedenástim stranám, ktoré sa napokon rozhodli zúčastniť na fáze hĺbkovej analýzy, boli sprístupnené všetky príslušné informácie, pokiaľ ide o rozsah predaja, vrátane návrhu dohovoru, ktorý sa má uzavrieť medzi kupujúcim a štátom. Tieto strany sa tak mohli rozhodnúť, či predložia ponuku, a ak áno, koľko ponúknu. Komisia upozorňuje, že v postupoch predaja medzi súkromnými podnikmi je obvyklou praxou, že citlivé obchodné informácie sa sprístupňujú len vo fáze hĺbkovej analýzy. Z rovnakého dôvodu museli zainteresované strany podpísať dohody o mlčanlivosti, kým im bol poskytnutý prístup k príslušnej dokumentácii (pozri odôvodnenie 71). Komisia sa na základe toho domnieva, že z výzvy na vyjadrenie záujmu ([129]) bolo dostatočne jasné, že predaj sa týkal obchodnej pobočky Tirrenia zviazanej s novým dohovorom. Po vyjadrení záujmu sa stranám poskytol prístup k všetkým informáciám potrebným na rozhodnutie o možnej ponuke.

(382) Po tretie, v súvislosti s načasovaním následných fáz výberového konania Komisia konštatuje toto. Uchádzači, ktorí prejavili záujem a ktorí splnili jedinú podmienku účasti, boli listom z 10. novembra 2010 pozvaní, aby sa zúčastnili na hĺbkovej analýze. Príslušné údaje o konkrétnych ďalších krokoch postupu, najmä časová línia postupu a kritériá na pripustenie do druhej fázy hĺbkovej analýzy, boli potom zostávajúcim účastníkom, ktorí prejavili záujem, poskytnuté listom mimoriadneho komisára z 2. februára 2011. Komisia považuje za nepravdepodobné, že absencia týchto informácií vo výzve na vyjadrenie záujmu ([130]) odradila potenciálnych uchádzačov od vyjadrenia záujmu.

(383) Po štvrté, Komisia konštatuje, že na základe výzvy vyjadrilo záujem o nadobudnutie obchodnej pobočky Tirrenia 21 strán. Medzi týmito 21 stranami boli vnútroštátne, európske a neeurópske subjekty vrátanie niektorých vedúcich prevádzkovateľov trajektov v Taliansku (napr. Grandi Navi Veloci, Moby). Komisia sa domnieva, že sa tým potvrdzuje, že všetci potenciálni uchádzači mali dostatočnú príležitosť vyjadriť svoj záujem o účasť vo výberovom konaní. Komisia v tejto súvislosti upozorňuje, že zainteresované strany nemuseli na vyjadrenie záujmu dodržiavať zaťažujúce postupy a nemuseli im vzniknúť značné náklady. Postačilo, keď zaslali list, v ktorom preukázali svoju schopnosť zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy. Šestnásť strán, ktoré túto podmienku účasti splnili, bolo potom prizvaných do fázy hĺbkovej analýzy a jedenásť z nich sa rozhodlo tejto fázy zúčastniť. Strany sa až po tejto fáze museli rozhodnúť, či chcú predložiť ponuku a ak áno, aká by ich ponuka bola.

(384) Komisia napokon v rozhodnutí z roku 2012 konštatovala, že nebolo isté, či si boli všetci potenciálni uchádzači v úvodných fázach výberového konania vedomí možnosti odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny o niekoľko rokov bez akéhokoľvek úroku. Táto možnosť sa vo výzve na vyjadrenie záujmu neuvádzala, ale ani nevylučovala ([131]). Spoločnosť CIN na základe toho predložila ponuku, ktorá zahŕňala rozloženú platbu takmer polovice kúpnej ceny. Komisia najprv konštatuje, že vzhľadom na to, že výberové konanie zahŕňalo zmluvu o službách vo verejnom záujme v trvaní ôsmich rokov, odklad časti platby na obdobie životnosti tejto zmluvy nebol neobvyklý. V prípade koncesných zmlúv je skutočne bežné, že sa poplatok za koncesiu platí v splátkach namiesto celej sumy vopred. Komisia okrem toho konštatuje, že skutočná hodnota ponuky spoločnosti CIN, ktorá bola získaná diskontovaním odložených platieb v ich hodnote v okamihu predaja, je len približne o 4 % nižšia ako v prípade, keby bola plná cena zaplatená vopred. Komisia považuje za nepravdepodobné, že by tento pomerne malý rozdiel ovplyvnil ochotu strán vyjadriť záujem. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že hodnota obchodnej pobočky Tirrenia (vrátane nového dohovoru) nebola v čase, keď strany museli vyjadriť záujem, známa, takže je nepravdepodobné, že znalosť možnosti odkladu v tejto fáze by mala vplyv na rozhodnutie zúčastniť sa na výberovom konaní. Komisia ďalej upozorňuje, že

([129]) Komisia upozorňuje, že Taliansko zároveň nebolo povinné uviesť vo výzve na vyjadrenie záujmu podrobný opis presných aktív určených na predaj a novú zmluvu o službách vo verejnom záujme, keďže na toto výberové konanie sa nevzťahoval článok 36 ods. 1 smernice 2004/18/ES.

([130]) Keďže na toto výberové konanie sa navyše neuplatňoval článok 36 ods. 1 smernice 2004/18/ES, Taliansko zároveň nebolo povinné opísať vo výzve na vyjadrenie záujmu, ako by boli organizované nasledujúce fázy výberového konania.

([131]) Komisia okrem toho pripomína, že Taliansko nebolo povinné uviesť vo výzve podrobnosti o (možných) platobných podmienkach, pretože na toto výberové konanie sa nevzťahoval článok 36 ods. 1 smernice 2004/18/ES.

záväzná ponuka spoločnosti CIN (vrátane čiastočného odkladu zaplatenia) bola sprístupnená v dátovom priestore a všetci ostatní uchádzači boli výslovne vyzvaní, aby predložili lepšiu ponuku. Napriek tomu, že na to dostali šestnásť dní, a bez ohľadu na možnosť zahrnúť do svojich ponúk aj odklad zaplatenia, nijaký z uchádzačov ponuku nepredložil. Komisia preto dospela k záveru, že sa nemožno domnievať, že možnosť odkladu zaplatenia (časti) kúpnej ceny mala negatívny vplyv na konkurencieschopnosť alebo transparentnosť procesu výberového konania.

(385) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že výberové konanie ako celok bolo súťažné a transparentné. Najmä zámer spoločnosti Tirrenia odpredať podnik služieb vo verejnom záujme (t. j. obchodnú pobočku Tirrenia) a uzavrieť s víťazným uchádzačom nový dohovor v trvaní ôsmich rokov bol široko sprístupnený tak, aby sa o ňom dozvedeli všetci potenciálni uchádzači na príslušnom regionálnom alebo medzinárodnom trhu. Komisia okrem toho prihliada na skutočnosť, že potenciálni uchádzači mohli ľahko vyjadriť záujem a nemuseli sa v tejto fáze k ničomu zaviazať. Pokiaľ mohli tieto strany preukázať, že spĺňajú jedinú podmienku účasti, boli im potom poskytnuté všetky potrebné informácie a čas, aby sa mohli rozhodnúť, či a koľko chcú za obchodnú pobočku Tirrenia ponúknuť. Komisia sa preto domnieva, že jej pochybnosti o tom, že výberové konanie nebolo dostatočne transparentné vzhľadom na možné nedostatky vo výzve na vyjadrenie záujmu, sú rozptýlené.

Nediskriminačná povaha výberového konania a najvyššia cena ako kritérium

(386) V bode 92 oznámenia o pojme štátna pomoc sa zdôrazňuje, že nevyhnutnými podmienkami na zaistenie súladu výslednej transakcie s trhovými podmienkami sú nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými uchádzačmi vo všetkých fázach postupu a objektívne kritériá výberu a zadania zákazky stanovené pred samotným postupom. V tomto bode sa ďalej špecifikuje, že v záujme zabezpečenia rovnocenného zaobchádzania by kritériá zadania zákazky mali uchádzačom umožňovať objektívne porovnanie a posúdenie ich ponúk. A napokon, podľa bodu 95 oznámenia o pojme štátna pomoc, keď verejné subjekty predávajú majetok, jediným podstatným kritériom výberu kupujúceho by mala byť najvyššia cena, ([132]) pričom do úvahy sa berú aj požadované zmluvné podmienky (napr. predajná záruka predajcu).

(387) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 380), výzva na vyjadrenie záujmu obsahovala len jednu podmienku účasti, a to že uchádzači musia byť schopní *„zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy“*. Z 21 strán, ktoré vyjadrili záujem, bolo päť vylúčených, keďže sa zistilo, že nedokážu splniť túto podmienku (pozri aj poznámku pod čiarou č. 34). Komisia sa domnieva, že táto jediná uplatniteľná podmienka účasti bola objektívna a všetky zainteresované strany o nej boli dostatočne jasne informované vo výzve na vyjadrenie záujmu.

(388) Šestnásť uchádzačov, ktorí prejavili záujem a spĺňali podmienku účasti, bolo potom prizvaných do fázy hĺbkovej analýzy, päť z týchto uchádzačov však uviedlo, že už nemajú záujem. Vo fáze hĺbkovej analýzy, ktorá trvala štyri mesiace, bol potom jedenástim zostávajúcim stranám poskytnutý prístup do dátového priestoru so všetkými príslušnými informáciami (pozri odôvodnenie 72), aby mohli posúdiť obchodnú pobočku a nový dohovor, ktoré boli ponúknuté na predaj. Všetci uchádzači tak dostali rovnaké informácie a vždy sa s nimi zaobchádzalo rovnako.

(389) Mimoriadny komisár zaslal 2. februára 2011 zostávajúcim jedenástim uchádzačom, ktorí prejavili záujem, list s podrobnými informáciami o postupe a požiadavkách na predloženie ponuky. V tomto liste sa najmä jasne stanovovali podmienky predaja: vypracovanie podnikateľského plánu na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme ako sa vymedzujú v návrhu dohovoru a poskytnutie potrebných záruk na preukázanie finančnej spoľahlivosti uchádzača. Taliansko potvrdilo, že pokiaľ by bola doručená viac ako jedna oprávnená ponuka, jediným kritériom na vyhodnotenie ponúk by bola najvyššia cena. Komisia konštatuje, že mimoriadny komisár si 29. apríla 2011 skutočne od ostatných zainteresovaných strán vyžiadal lepšie ponuky presne s cieľom dosiahnuť najlepší možný finančný výnos z predaja.

([132]) Pozri rozsudok Všeobecného súdu z 28. februára 2012, *Spolková krajina Burgenland a Rakúsko/Komisia*, spojené veci T-268/08 a T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, bod 87.

(390) Pochybnosti Komisie v rozhodnutí z roku 2011, že dekrét č. 134/2008 by umožňoval zadanie zákazky na základe iných kritérií, sú preto vyriešené. Všetky strany boli v rôznych krokoch výberového konania správne a rovnako informované, takže mohli ponuku predložiť pri plnej znalosti postupu a požiadaviek. Komisia sa zároveň domnieva, že kritérium na vyhodnotenie ponúk umožňuje objektívne porovnanie a posúdenie ponúk.

Odklad zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN

(391) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 konštatovala, že skutočná hodnota ([133]) kúpnej ceny, ktorú ponúkla spoločnosť CIN, je nižšia ako trhová hodnota, ktorú stanovil expert menovaný príslušným ministerstvom. Súdny dvor však vo veci *Spolková krajina Burgenland* rozhodol, že keď chce verejný orgán predať podnik, ktorý mu patrí, a použije na to otvorenú a transparentnú verejnú súťaž neviazanú na ďalšie podmienky, možno sa domnievať, že trhová cena zodpovedá najvyššej (záväznej a dôveryhodnej) ponuke a že sa prihliada len na cenu, bez toho, aby bolo potrebné použiť iné metódy posúdenia hodnoty s cieľom overiť trhovú cenu, akými sú nezávislé znalecké posudky ([134]). Okrem toho dokonca aj najvyššia ponuka predložená v rámci nezákonnej verejnej súťaže z dôvodu protiprávnych podmienok môže aj napriek tomu zodpovedať trhovej cene, ak nedostatky týkajúce sa podmienok verejnej súťaže nemali vplyv na výšku tejto ponuky, ktorý by vyvolal jej zníženie ([135]).

(392) Komisia konštatuje, že vzhľadom na to, že v tomto prípade je cena, ktorú zaplatila spoločnosť CIN, výsledkom otvoreného, transparentného a nediskriminačného výberového konania, možno túto cenu pokladať za rovnocennú trhovej cene. Preto nie je potrebné porovnávať túto cenu s posúdeniami hodnoty, ktoré určili nezávislí experti menovaní Talianskom a Komisiou. Komisia súhlasí s Talianskom (pozri odôvodnenie 176), že nezávislí experti nevyhnutne museli stanoviť určité predpoklady, takže výsledné posúdenia hodnoty by sa v každom prípade mali vykladať obozretne. A napokon, ako konštatovala spoločnosť CIN (pozri odôvodnenie 236), najmenej jeden potenciálny uchádzač o obchodnú pobočku Tirrenia uviedol, že cena, ktorú stanovil nezávislý expert menovaný Talianskom, je príliš vysoká. Hoci je tento dôkaz ojedinelý, potvrdzuje sa ním, že hodnotenia expertov nemusia vždy odrážať trhovú hodnotu určenú účastníkmi trhu vo výberovom konaní.

(393) Na účely úplnosti Komisia uvádza, že odklad platby má aj hospodárske odôvodnenie. Ako upozornila spoločnosť CIN (pozri odôvodnenie 240), odklad platby je skutočne vo vzájomnom vzťahu s povahou premetu predaja, čiže obchodnej pobočky, v prípade ktorej skutočná hodnota závisí (ako potvrdzuje Banca Profilo, pozri oddiel 2.3.3.4. a odôvodnenie 240) od reálneho vyplatenia náhrady za obdobie ôsmich rokov stanovenej v novom dohovore. Odklad zaplatenia (časti kúpnej ceny) preto možno vnímať aj ako logický dôsledok povahy aktív (najmä zmluvy o službách vo verejnom záujme a súvisiacej náhrady), ktoré boli ponúknuté na predaj.

(394) Komisia na základe uvedených skutočností dospela k záveru, že jej pochybnosti, pokiaľ ide o odloženie časti kúpnej ceny, sú rozptýlené.

Zabezpečenie poskytovania služieb verejnosti za najnižšiu cenu

(395) V tomto prípade bol na predaj ponúknutý nový dohovor zviazaný s obchodnou pobočkou Tirrenia, na ktorý sa vzťahovali určité podmienky týkajúce sa úrovne pracovnej sily, namiesto toho, aby sa ponúkol len samotný nový dohovor. V rozhodnutí z roku 2012 Komisia prijala predbežné stanovisko, že pokiaľ už boli uchádzači primerane vybavení plavidlami a posádkami, vznikli by im nižšie náklady, keby nemuseli prevziať časť dlhodobého majetku a zamestnancov spoločnosti Tirrenia. Komisia preto prijala predbežné stanovisko, že ponúknutie nového dohovoru bez povinnosti prevziať plavidlá a posádky spoločnosti Tirrenia potrebné na vykonávanie služby vo verejnom záujme by viedlo k nižšej cene pre verejnosť.

([133]) Získaná diskontovaním odložených platieb v ich hodnote v okamihu predaja.

([134]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 24. októbra 2013, Spolková krajina Burgenland/Komisia, spojené veci C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, body 94 – 95.

([135]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 24. októbra 2013, Spolková krajina Burgenland/Komisia, spojené veci C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, bod 96.

(396) Keďže spoločnosť Tirrenia bola veľkým podnikom v mimoriadnej správe, podľa všeobecného vnútroštátneho práva ([136]) sa od jej nadobúdateľa vyžadovalo, aby zachoval rovnakú úroveň zamestnancov potrebnú na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme ako sa stanovuje v podnikateľskom pláne spoločnosti Tirrenia na obdobie dvoch rokov. Na základe uvedených skutočností sa v zmluve o prevode obchodnej pobočky vyžaduje, aby spoločnosť CIN ponúkla zamestnanie (na základe nových zmlúv) bývalým zamestnancom spoločnosti Tirrenia a neprepustila ich ([137]) počas obdobia dvoch rokov. Komisia najprv pripomína, že táto požiadavka sa zakladá na právnej povinnosti, ktorú talianske orgány nemohli v nastavení prevodu obchodnej pobočky opomenúť, a že táto povinnosť je obmedzená v čase, t. j. na dva roky. Komisia zároveň konštatuje, že obchodná pobočka Tirrenia bude pokračovať v prevádzke služby vo verejnom záujme na základe záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sú vymedzené v novom dohovore. Taliansko v tomto zmysle tvrdilo, že spoločnosť CIN by prevzala len posádku a administratívnych zamestnancov potrebných na nepretržitú prevádzku služby vo verejnom záujme. Taliansko ďalej tvrdilo, že spoločnosť CIN by tieto minimálne úrovne pracovnej sily musela rešpektovať bez ohľadu na akúkoľvek podmienku týkajúcu sa pracovnej sily. Keďže náklady na zamestnancov by boli pokryté náhradou vyplácanou spoločnosti CIN podľa nového dohovoru, Komisia sa domnieva, že povinnosť zachovať úroveň zamestnanosti prakticky nie je pre spoločnosť CIN zaťažujúca. Preto nie je pravdepodobné, že pre túto povinnosť sa znížila predajná cena obchodnej pobočky, a spoločnosti CIN sa tak nemohla poskytnúť výhoda. Toto riešenie bolo navyše prospešné aj pre spoločnosť Tirrenia (a teda pre jej vlastníka Taliansko), keďže by nemusela platiť náklady na prepustenie za zamestnancov, ktorých opätovne zamestnala spoločnosť CIN. Komisia pripomína, že spoločnosť Ecorys odhadla, že celkové náklady na prepustenie za všetkých zamestnancov spoločnosti Tirrenia by predstavovali najmenej 35 miliónov EUR.

(397) Spojením aktív obchodnej pobočky Tirrenia s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme ([138]) sa na nadobúdateľa automaticky vzťahuje požiadavka zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a poskytuje sa mu priorita kotvenia. Komisia najprv pripomína, že so zmluvou o službách vo verejnom záujme boli zviazané len aktíva potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme. Všetky ostatné aktíva (napr. vrátane nehnuteľností, šiestich lodí, umeleckej zbierky) sa predali v samostatných výberových konaniach. Po druhé, Komisia sa domnieva, že spojenie aktív obchodnej pobočky Tirrenia s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme nemá za následok nižšiu cenu, než keby sa aktíva a táto zmluva predávali samostatne, a to z týchto dôvodov:

— ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 164), mimoriadny komisár spoločnosti Tirrenia usporiadal samostatné výberové konania na predaj šiestich lodí, ktoré sa prevádzkovali len na linkách, na ktoré sa nevzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Z týchto šiestich lodí sa len jedna dala predať uchádzačovi, ktorý mal v úmysle naďalej ju používať na účely dopravy. Ostatných päť lodí sa dalo predať len na účely demolácie. Lodní sprostredkovatelia ([139]), ktorí boli požiadaní, aby určili hodnotu lodí spoločnosti Tirrenia, navyše v marci 2011 upozornili, že hospodárska kríza mala významný vplyv, ktorý sa odzrkadlil v nižšej hodnote lodí a v nadbytku plavidiel na trhu. Zdá sa preto nepravdepodobné, že všetkých 18 zostávajúcich lodí spoločnosti Tirrenia by sa dalo predať na účely dopravy (t. j. za cenu vyššiu ako ich zostatková hodnota pri vyradení). Komisia sa domnieva, že spojením týchto lodí so zmluvou o službách vo verejnom záujme bolo možné získať za lode spoločnosti Tirrenia vyššiu cenu ([140]), keďže ich nadobúdateľ by na oplátku za prevádzkovanie lodí na linkách so službami vo verejnom záujme získal náhradu za služby vo verejnom záujme na obdobie ôsmich rokov,

— Komisia v rozhodnutí z roku 2012 upozornila na možnosť, že uchádzači už mohli byť vybavení dostatkom plavidiel a posádok, a preto by dali prednosť tomu, aby nemuseli nadobudnúť lode spoločnosti Tirrenia a zamestnať jej zamestnancov. Komisia pripomína, že keď spoločnosť CIN začala plniť svoje záväzky podľa nového dohovoru, jej celková pracovná sila predstavovala 1 239 zamestnancov a mala 18 lodí (ktoré boli súčasťou obchodnej pobočky Tirrenia, ktorú nadobudla). Komisia považuje za nepravdepodobné, že by potenciálni uchádzači mohli mať okamžite k dispozícii takéto značné zdroje na (opätovné) nasadenie na prevádzku záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v novom dohovore. O to viac,

([136]) V článku 63 ods. 2 legislatívneho dekrétu č. 270/1999 sa vyžaduje, aby sa každý potenciálny nadobúdateľ obchodnej pobočky veľkého podniku v mimoriadnej správe zaviazal, že zachová úroveň pracovnej sily (t. j. počet zamestnancov) a bude pokračovať v obchodných činnostiach najmenej dva roky od nadobudnutia.

([137]) S výnimkou riadne špecifikovaných okolností.

([138]) Návrh tejto zmluvy bol všetkým uchádzačom sprístupnený v dátovom priestore. Jej kľúčové ustanovenia už navyše boli stanovené v článku 19b zákonného dekrétu č. 135 z 25. septembra 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Dôvodom je, že pokiaľ loď ešte nedosiahla koniec svojej životnosti, jej hodnota na účely dopravy by bola vyššia ako jej zostatková hodnota pri vyradení. V scenári, keď sa lode predávajú samostatne, je pravdepodobné, že aspoň niektoré z lodí by sa museli predať za zostatkovú hodnotu pri vyradení. Zviazaním lodí so zmluvou o službách vo verejnom záujme preto všetky lode pokračujú v prevádzke a môžu sa tak predať za cenu vyššiu ako zostatková hodnota pri vyradení.

že nový dohovor obsahuje osobitné požiadavky (napr. pokiaľ ide o kapacitu) týkajúce sa lodí, ktoré sa majú používať na rôznych linkách so službami vo verejnom záujme. Každý prevádzkovateľ, ktorý mal požadované zdroje, by ich už pravdepodobne využíval na iných linkách a ich opätovné nasadenie v súlade s novým dohovorom by nevyhnutne viedlo k strate príjmov z ich predošlého použitia. Komisia v tejto súvislosti upozorňuje, že na výberovom konaní sa zúčastnili aj spoločnosti Grimaldi a GNV a že ani jedna spoločnosť Komisii netvrdila, že by dali prednosť tomu, aby nemuseli nadobudnúť lode spoločnosti Tirrenia.

(398) S cieľom overiť, že zviazanie nového dohovoru s obchodnou pobočkou Tirrenia a podmienka týkajúca sa pracovnej sily nie sú pre spoločnosť CIN zaťažujúce, Komisia zadala v priebehu formálneho vyšetrovania vypracovanie štúdie nezávislému expertovi (Ecorys). Spoločnosť Ecorys bola požiadaná (pozri odôvodnenie 96 a nasledujúce odôvodnenia), aby stanovila trhovú hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia bez akýchkoľvek pripojených podmienok. Spoločnosť Ecorys dospela k záveru, že ak by sa obchodná pobočka Tirrenia predala bez akejkoľvek pripojenej podmienky, a najmä bez spojenia s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme na prevádzku služby vo verejnom záujme (a teda zároveň bez povinnosti zabezpečiť kontinuitu uvedenej služby vo verejnom záujme), spoločnosť by sa predala za jej likvidačnú hodnotu, t. j. 303,5 milióna EUR. Tento záver spoločnosti Ecorys sa zakladal na predpoklade, že obchodná pobočka Tirrenia by nemohla pokračovať v prevádzke so ziskom bez náhrady za služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Ecorys konštatovala, že táto likvidačná hodnota je nižšia ako hodnota, ktorá vyplynula z výberového konania, a naznačila, že okamžitá likvidácia (v zásade predaj lodí) preto nebola pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve životaschopnou alternatívou. Spoločnosť Ecorys okrem toho porovnala počet zamestnancov obchodnej pobočky Tirrenia s počtom zamestnancov viacerých porovnateľných trajektových spoločností a dospela k záveru, že počet zamestnancov a štruktúra osobných nákladov spoločnosti Tirrenia nie sú nepodobné porovnateľným podnikom, pokiaľ ide o podiel nákladov práce na celkových príjmoch a pomer nákladov práce k počtu zamestnancov. Z analýzy nevyplynul nijaký podstatný rozdiel medzi obchodnou pobočkou Tirrenia a porovnateľnými podnikmi, ktorý by mohol poukazovať na prezamestnanosť alebo nadmerné náklady práce. Potenciálny kupujúci by tak mal len malý manévrovací priestor, pokiaľ ide o prepustenie alebo nahradenie časti pracovnej sily. Spoločnosť Ecorys na základe toho dospela k záveru, že neexistujú nijaké prvky, z ktorých by vyplývalo, že podmienka týkajúca sa pracovnej sily mala akýkoľvek významný vplyv na hodnotu obchodnej pobočky Tirrenia. Komisia preto dospela k záveru, že zviazanie nového dohovoru s obchodnou pobočkou Tirrenia a podmienka týkajúca sa pracovnej sily nemohli viesť k zníženiu predajnej ceny obchodnej pobočky, ani sa nimi takto nemohla spoločnosti CIN poskytnúť výhoda.

(399) Na záver možno zhrnúť, že podmienka zachovať úroveň zamestnanosti sa ukladá podľa všeobecného vnútroštátneho práva a neukladá ju predávajúci. Táto podmienka navyše nie je pre nadobúdateľa obchodnej pobočky Tirrenia zaťažujúca, čo zároveň potvrdil nezávislý expert Komisie spoločnosť Ecorys. Podmienku zaručenia kontinuity služby vo verejnom záujme, ktorá je priamym dôsledkom zviazania aktív so záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme, nie je možné považovať za faktor, ktorý vedie k zníženiu ceny. Naopak, ako už bolo uvedené, nižšia cena by bola výsledkom samostatného predaja aktív (čo potvrdila spoločnosť Ecorys). Vzhľadom na veľký počet lodí a posádok potrebných na plnenie služby vo verejnom záujme je okrem toho nanajvýš nepravdepodobné, že by existovali potenciálni uchádzači, ktorí by mali záujem o nadobudnutie zmluvy o službách vo verejnom záujme bez prevzatia aktív. Komisia preto dospela k záveru, že akýkoľvek súkromný predávajúci v trhovom hospodárstve by sa rozhodol predať aktíva obchodnej pobočky Tirrenia spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme, aby získal najvyššiu cenu. Komisia na základe toho dospela k záveru, že Taliansko nestanovilo podmienky, ktoré mohli viesť k zníženiu ceny alebo ktoré by nepožadoval súkromný predávajúci. Komisia na základe toho dospela k záveru, že jej pochybnosť, že ponúknutie nového dohovoru na predaj spolu s obchodnou pobočkou Tirrenia a podmienkami týkajúcimi sa pracovnej sily by nemohlo viesť k najnižšej cene pre verejnosť, je rozptýlená.

Silné záruky v návrhu postupu v prípade, keď je predložená len jedna ponuka

(400) Na základe uvedeného posúdenia (pozri odôvodnenia 375 – 399) Komisia dospela k záveru, že výberové konanie bolo otvorené, transparentné a nediskriminačné v súlade s pravidlami verejného obstarávania. V bode 68 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa však konštatuje, že *„konania, v rámci ktorých je predložená len jedna ponuka, nemožno pokladať za dostatočné na zabezpečenie toho, že toto konanie povedie k získaniu najnižšej ceny pre verejnosť“*.

(401) Keďže vo výberovom konaní na obchodnú pobočku Tirrenia (ktoré zahŕňalo nový dohovor) predložila ponuku len spoločnosť CIN, takéto konanie by preto obvykle nebolo dostatočné na zabezpečenie toho, aby víťazovi nevznikla výhoda.

(402) Komisia však pozíciu vyjadrenú v bode 68 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu zjemnila vo svojej príručke pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([141]), kde uviedla, že *„[t]o však neznamená, že nemôžu existovať prípady, keď vzhľadom na obzvlášť silné záruky v návrhu postupu, aj postup s jednou predloženou ponukou môže byť dostačujúci na zabezpečenie poskytovania služby „za najnižšiu cenu pre verejnosť““*.

(403) Komisia sa domnieva, že v posudzovanom prípade boli takéto záruky prítomné. Konkrétnejšie:

— výberové konanie bolo organizované tak, aby sa maximalizoval záujem potenciálnych uchádzačov. Títo potenciálni uchádzači okrem toho nemuseli na vyjadrenie záujmu dodržiavať zaťažujúce postupy a nemuseli im vzniknúť značné náklady. V dôsledku toho bolo doručených nie menej ako 21 vyjadrení záujmu talianskych, európskych a neeurópskych subjektov, z ktorých šestnásť bolo prizvaných do fázy hĺbkovej analýzy (pozri odôvodnenie 387),

— skutočná hospodárska súťaž bola možná až do konca výberového konania. Najmä vo fáze ponuky zostalo jedenásť možných uchádzačov. Traja z nich (t. j. Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. a Marinvest S.r.l.) sa rozhodli spojiť sily pod názvom CIN a predložili záväznú ponuku. Komisia sa na základe profilu ostatných ôsmich ďalších možných uchádzačov domnieva, že najmenej päť z nich bolo pravdepodobne schopných (vzhľadom na ich skúsenosti a finančné zdroje) predložiť ponuky alebo malo dôvod na skutočný záujem o predloženie ponuky (napr. už pôsobili v sektore a/alebo v Taliansku),

— minimálna cena bola stanovená vopred na základe posúdenia hodnoty, ktoré vykonal nezávislý expert menovaný Talianskom (pozri odôvodnenie 73). Táto minimálna cena bola všetkým potenciálnym uchádzačom sprístupnená v dátovom priestore a bol ňou stanovený pomerne vysoký východiskový bod pre počiatočné ponuky. Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 168), jeden potenciálny uchádzač o obchodnú pobočku Tirrenia skutočne uviedol, že minimálna cena je v skutočnosti príliš vysoká. Zatiaľ čo táto minimálna cena pomohla zabezpečiť, že postup viedol k najnižšej cene pre verejnosť, mohla zároveň odradiť iných potenciálnych uchádzačov od predloženia ponuky,

— záväzná ponuka, ktorú spoločnosť CIN predložila 14. apríla 2011, bola sprístupnená v dátovom priestore a mimoriadny komisár listom z 2. mája 2011 vyzval všetkých uchádzačov, o ktorých sa uvažovalo vo fáze hĺbkovej analýzy, aby do 12. mája 2011 predložili lepšiu ponuku ako bola ponuka, ktorú predložila spoločnosť CIN. Na žiadosť jedného z potenciálnych kupujúcich potom mimoriadny komisár predĺžil lehotu na predloženie lepších ponúk do 19. mája 2011. Výzva na predloženie lepších ponúk je mimoriadne silnou zárukou na zabezpečenie toho, aby sa získala najvyššia možná ponuka (a teda najnižšia cena pre verejnosť). Žiadosť jednej strany o predĺženie lehoty navyše ukazuje, že skutočná hospodárska súťaž existovala až do posledného okamihu výberového konania.

(404) Komisia sa domnieva, že vzhľadom na uvedené záruky, ktoré zahŕňali najmä minimálnu cenu a výzvu na predloženie vyšších ponúk, bolo výberové konanie dostatočné na zabezpečenie poskytovania služby za najnižšiu cenu pre verejnosť, dokonca aj keď bola predložená len jedna ponuka. Komisia na účely úplnosti konštatuje, že tento prípad sa líši od týchto prípadov, v ktorých bola predložená len jedna ponuka:

— vo výberovom konaní na prevádzku rýchleho spojenia námornej osobnej dopravy medzi mestami Messina a Reggio Calabria predložila ponuku len spoločnosť Ustica Lines. Táto spoločnosť bola však zároveň jedinou spoločnosťou, ktorá vyjadrila záujem, takže vôbec nebola možná skutočná hospodárska súťaž. Komisia preto v danom prípade nevyhnutne dospela k záveru, že podmienka Altmark 4 nebola splnená a že náhrada za služby vo verejnom záujme predstavovala štátnu pomoc ([142]). Komisia pripomína, že v posudzovanom prípade vyjadrilo záujem 21 strán a jedenásť z nich sa zúčastnilo na záverečnej časti súťaže,

— vo výberovom konaní na pridelenie koncesií na distribúciu tlače v Belgicku predložila ponuku len spoločnosť bpost (vtedajší poskytovateľ tejto služby všeobecného hospodárskeho záujmu). Zatiaľ čo pôvodne vyjadrili záujem o účasť v súťaži tri spoločnosti, jedna spoločnosť odstúpila pred uplynutím lehoty na predloženie ponuky a druhá spoločnosť oznámila, že už nechce predložiť ponuku (aj keď tri dni po tom, ako ponuku predložila spoločnosť bpost). Belgické orgány napriek tomu tvrdili, že počas výberového konania prebiehala skutočná hospodárska súťaž a že existovali dostatočné záruky na zabezpečenie toho, aby výberové konanie

([141]) Konkrétnejšie pozri odpoveď Komisie na otázku 68 v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Príručka k uplatňovaniu pravidiel Európskej únie týkajúcich sa štátnej pomoci, verejného obstarávania a vnútorného trhu na služby vo všeobecnom hospodárskom záujme a najmä na sociálne služby vo všeobecnom záujme z 29. apríla 2013 (pozri: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_sk.pdf).

([142]) Rozhodnutie Komisie vo veci SA.42710, Služby všeobecného hospodárskeho záujmu – rýchle spojenie námornej osobnej dopravy medzi mestami Messina a Reggio Calabria – Taliansko (Ú. v. EÚ C 40, 2.2.2018, s. 4).

viedlo k najnižšej cene pre verejnosť. Komisia však v tomto prípade zistila, že záruky neboli dostatočné, a preto dospela k záveru, že podmienka Altmark 4 nebola splnená a že náhrada za služby vo verejnom záujme predstavovala štátnu pomoc ([143]). Zatiaľ čo talianske orgány použili verejnú súťaž, belgické orgány usporiadali rokovacie konanie ([144]), ktoré podľa bodu 66 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu „*možno pokladať za vyhovujúce štvrtému kritériu rozsudku vo veci Altmark len vo výnimočných prípadoch*“. Komisia konštatuje, že okrem tohto dôležitého rozdielu boli aj záruky v prípade spoločnosti bpost celkom odlišné ako záruky uplatnené v aktuálnom prípade. Na záver treba pripomenúť, že v prípade spoločnosti bpost vyhral súťaž vtedajší poskytovateľ služby všeobecného hospodárskeho záujmu po predložení jedinej ponuky, pričom existoval len jeden možný konkurenčný uchádzač. V posudzovanom prípade vyhral výberové konanie uchádzač, ktorý nebol nijako spojený s vtedajším poskytovateľom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, pričom existovali viacerí dôveryhodní možní konkurenční uchádzači a uvedené záruky. Komisia preto dospela k záveru, že okolnosti v prípade spoločnosti bpost nie sú porovnateľné s okolnosťami aktuálneho prípadu.

(405) Komisia ďalej konštatuje, že výberové konanie, ktoré sa použilo na predaj obchodnej pobočky Tirrenia, sa výrazne líši od postupu, ktorý sa použil na výber prevádzkovateľa služieb lodnej dopravy medzi francúzskou pevninou a Korzikou ([145]) (ďalej len „vec SNCM“), a to takto:

— francúzske orgány pridelili poverenia službami vo verejnom záujme na základe rokovacieho postupu s predchádzajúcim zverejnením. Podľa bodu 66 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu takéto postupy „*možno pokladať za vyhovujúce štvrtému kritériu rozsudku vo veci Altmark len vo výnimočných prípadoch*“. Talianske orgány naopak použili verejnú súťaž,

— zatiaľ čo vo veci SNCM boli predložené dve ponuky, jedna ponuka bola zamietnutá na základe jednej podmienky účasti. Tieto dve ponuky sa preto ani neporovnávali vo svojej podstate s cieľom zachovať hospodársky najvýhodnejšiu z nich. Takže aj keď boli v skutočnosti predložené dve ponuky, nestačilo to na zaručenie efektívnej hospodárskej súťaže. Vo výberovom konaní na spoločnosť Tirrenia sa však v záverečnej fáze zúčastnilo jedenásť strán a Komisia sa domnieva, že skutočná hospodárska súťaž bola možná až do konca postupu (pozri odôvodnenie 403), aj keď napokon ponuku predložila len spoločnosť CIN,

— vo veci SNCM predložil ponuku aj vtedajší prevádzkovateľ, skupina SNCM/CMN, ktorý mal značnú konkurenčnú výhodu, keďže už disponoval loďami, ktoré spĺňali technické požiadavky stanovené v zmluve o poverení službami vo verejnom záujme. To bolo rozhodujúce, keďže z týchto požiadaviek vyplývala konštrukcia takmer na mieru prispôsobených plavidiel podobných niektorým plavidlám spoločnosti SNCM. Pre možných uchádzačov, ktorí by mali záujem, to znamenalo vysoké náklady. V posudzovanom prípade vtedajší prevádzkovateľ, spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, nepredložil a nemohol predložiť ponuku a víťazný uchádzač nebol s vtedajším prevádzkovateľom nijako spojený. Keďže výberové konanie zahŕňalo lode, ktoré spĺňali technické požiadavky na prevádzku služby vo verejnom záujme, nijaký z možných uchádzačov nemal konkurenčnú výhodu pred ostatnými,

— vo veci SNCM sa Komisia navyše domnievala, že veľmi krátky čas (t. j. menej ako jeden mesiac) stanovený medzi dátumom uzavretia zmluvy o poverení službou vo verejnom záujme a dátumom začiatku poskytovania služieb sa mohol ukázať ako výrazná prekážka vstupu nových subjektov. Komisia pripomína, že v prípade spoločnosti Tirrenia bol medzi uzavretím výberového konania a začiatkom prevádzkovania služby vo verejnom záujme spoločnosťou CIN viac ako rok.

(406) Na základe uvedených skutočností dospela Komisia k záveru, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark je v tomto prípade splnené.

(407) Keďže štyri podmienky, ktoré Súdny dvor uviedol v rozsudku vo veci Altmark, sú kumulatívne splnené, Komisia dospela k záveru, že uzavretím nového dohovoru zviazaného s obchodnou pobočkou Tirrenia a prioritou kotvenia so spoločnosťou CIN vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN sa spoločnosti CIN neposkytuje hospodárska výhoda.

([143]) Rozhodnutie Komisie vo veci SA.42366, Náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnuté spoločnosti bpost v období rokov 2016 – 2020 – Belgicko (Ú. v. EÚ C 341, 16.9.2016, s. 5).

([144]) Článok 30 smernice 2004/18/ES, článok 1 ods. 9 písm. a) smernice 2004/17/ES.

([145]) Rozhodnutie Komisie vo veci SA.22843, Poverenie službami vo verejnom záujme – Korzika v období rokov 2007 – 2013 – pridelené spoločnostiam SNCM a CMN (Ú. v. EÚ L 220, 17.8.2013, s. 20).

7.1.3.5. Záver

(408) Keďže nie sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospela k záveru, že uzavretie nového dohovoru zviazaného s obchodnou pobočkou Tirrenia a prioritou kotvenia so spoločnosťou CIN vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti CIN.

7.1.4. *Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010*

(409) Komisia prijala v rozhodnutí z roku 2011 predbežné stanovisko, že všetky opatrenia stanovené zákonným dekrétom č. 125/2010, ktorý bol so zmenami zmenený na zákon z roku 2010, predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group, pokiaľ príslušní príjemcovia mohli tieto opatrenia použiť na pokrytie potrieb likvidity, a tým zlepšiť svoje celkové finančné postavenie.

(410) Na základe informácií, ktoré boli získané počas formálneho vyšetrovania, dospela Komisia k záveru, že tieto tri opatrenia by sa mali posudzovať samostatne.

7.1.4.1. Možné použitie finančných prostriedkov na modernizáciu lodí na účely likvidity

(411) Štátne prostriedky: dotknuté finančné prostriedky poskytol štát zo svojho vlastného rozpočtu (pozri odôvodnenie 109) a ich použitie na účely likvidity sa umožnilo zákonom z roku 2010. Opatrenie je preto pripísateľné štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.

(412) Selektívnosť: toto opatrenie bolo poskytnuté len spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia a je preto selektívne. Komisia pre úplnosť upozorňuje, že toto opatrenie nebolo poskytnuté spoločnosti CIN.

(413) Hospodárska výhoda: Komisia pripomína, že spoločnosť Tirrenia dostala na modernizáciu lodí, ktorá bola potrebná na to, aby sa dodržali medzinárodné bezpečnostné normy, približne 12 051 900 EUR a na základe zákona z roku 2010 mohla tieto finančné prostriedky dočasne použiť na účely likvidity (pozri odôvodnenie 109). Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 110), časť týchto finančných prostriedkov (t. j. 4 657 005,35 EUR) použila Banca Carige na vyrovnanie dvoch dlhov, ktoré jej mala splatiť spoločnosť Tirrenia. Talianske orgány navyše potvrdili (pozri odôvodnenie 192), že spoločnosť Tirrenia z týchto prostriedkov skutočne použila len 630 600 EUR na zaplatenie modernizácie lode Clodia. Zostávajúcich 11 421 300 EUR sa nepoužilo ani na zaplatenie modernizácie, ani sa nevrátilo štátu. Nový vlastník obchodnej pobočky Tirrenia (t. j. spoločnosť CIN) musel napokon zaplatiť za zostávajúcu modernizáciu z vlastných prostriedkov (a na tento záväzok vo výške 11 421 300 EUR sa prihliadalo aj v posúdení hodnoty, ktoré vypracovala spoločnosť Banca Profilo). Taliansko nepreukázalo, že táto likvidita sa poskytla za trhových podmienok. Spoločnosť Tirrenia okrem toho túto likviditu nevrátila ani ju nepoužila na pôvodný účel (t. j. na zaplatenie modernizácie lodí) s výnimkou 630 600 EUR použitých na modernizáciu lode Clodia. Keďže bežný účastník trhu by nemohol mať prospech z takéhoto opatrenia, Komisia sa domnieva, že spoločnosti Tirrenia sa ním nevyhnutne poskytla hospodárska výhoda.

(414) Vplyv na obchod: z dôvodov uvedených v odôvodneniach 310 – 311 sa Komisia domnieva, že poskytnutím tohto opatrenia v prospech spoločnosti Tirrenia sa ovplyvňuje obchod v rámci Únie a narúša hospodárska súťaž na vnútornom trhu.

(415) Záver: Komisia dospela k záveru, že použitie 11 421 300 EUR, ktoré boli pôvodne vyhradené na modernizáciu lodí, spoločnosťou Tirrenia na účely likvidity, ktoré sa umožnilo zákonom z roku 2010, predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.4.2. Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie

(416) Ako bolo uvedené v odôvodnení 111, podľa článku 1 zákona z roku 2010 sú určité akty a operácie vykonané na privatizáciu skupiny Tirrenia a opísané v článku 19b ods. 1 – 15 zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol s úpravami zmenený na zákon z roku 2009, oslobodené od akýchkoľvek daní, ktoré sú z týchto aktov a operácií bežne splatné.

(417) Komisia najprv pripomína, že je potrebné posudzovať dva samostatné súbory prevodov: 1) prevody bývalých dcérskych spoločností spoločnosti Tirrenia – Caremar, Saremar a Toremar – zo spoločnosti Tirrenia (teraz v mimoriadnej správe) na regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko; a 2) prevod obchodnej pobočky Tirrenia zo spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe na spoločnosť CIN. Oslobodenie od daní sa týka najmä registračného poplatku, poplatkov do katastra nehnuteľností a za registráciu hypotéky, kolkového poplatku (spolu „nepriame dane“), DPH a dane z príjmov právnických osôb. Príjemcami tohto opatrenia pomoci by boli predávajúci, kupujúci alebo obaja.

(418) Komisia na začiatku akceptuje, že prevody na regióny neboli predmetom dane z príjmov právnických osôb (keďže sa nezaplatilo nijaké protiplnenie) a DPH (ktorá sa neuplatňuje na takéto transakcie podľa vnútroštátneho práva). Pokiaľ ide o nepriame dane, tie, ktoré mali podľa vnútroštátneho práva zaplatiť len nadobúdatelia, mali zaplatiť regióny konajúce v tomto prípade v rámci svojho verejnoprávneho poslania, t. j. ako štátne subjekty. Ako také nespĺňajú kritériá hospodárskych podnikov. V tomto rozhodnutí sa preto nebude ďalej posudzovať nijaké z uvedených oslobodení od dane.

(419) Komisia zároveň konštatuje, že vzhľadom na to, že také transakcie ako predaj obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN nepatria do rozsahu pôsobnosti DPH ([146]), oslobodením od dane sa spoločnosti Tirrenia nemohla poskytnúť výhoda v súvislosti s DPH. Komisia ďalej berie na vedomie, že v kúpnej zmluve obchodnej pobočky Tirrenia sa jasne stanovuje, že kupujúci, t. j. spoločnosť CIN, musí znášať všetky dane, poplatky a notárske trovy súvisiace s transakciou, bez odkazu na akékoľvek oslobodenie spoločnosti CIN v súvislosti s týmito daňami. Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť CIN nemohla mať prospech z tohto opatrenia. Z týchto dôvodov sa v tomto rozhodnutí nebude ďalej posudzovať nijaké z uvedených oslobodení od dane.

(420) Na základe uvedených skutočností bude preto Komisia posudzovať len to, či spoločnosť Tirrenia (v mimoriadnej správe) mala prospech z akéhokoľvek oslobodenia od registračného poplatku, poplatkov do katastra nehnuteľností a za registráciu hypotéky a kolkového poplatku (ďalej len „nepriame dane“) v oboch súboroch transferov a z akéhokoľvek oslobodenia od dane z príjmov právnických osôb, pokiaľ ide o príjmy z prevodu obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN.

(421) Štátne prostriedky: oslobodenie od dane z definície zahŕňa vzdanie sa štátnych prostriedkov. Keďže toto oslobodenie sa navyše poskytlo prostredníctvom zákona z roku 2010 (pozri odôvodnenie 111 písm. b)), je zároveň pripísateľné štátu.

(422) Selektívnosť: keďže oslobodenie od dane sa poskytuje len na operácie a akty súvisiace s privatizáciou bývalej skupiny Tirrenia Group, je selektívne. Taliansko ani netvrdilo, ani nepreukázalo, že oslobodenie od dane nie je selektívne.

(423) Hospodárska výhoda: v súvislosti s nepriamymi daňami bola spoločnosť Tirrenia oslobodená od ich zaplatenia, pokiaľ ide o operácie a akty súvisiace s oboma súbormi prevodov opísanými v odôvodnení 416 (na regióny a na spoločnosť CIN), a preto mala prospech z hospodárskej výhody rovnajúcej sa daniam, ktoré sú bežne splatné z takýchto druhov operácií a aktov podľa vnútroštátneho práva.

(424) V súvislosti s prevodom obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN Komisia okrem toho konštatuje, že tento prevod sa uskutočnil výmenou za protiplnenie (t. j. 380 100 000 EUR), ktoré zaplatila spoločnosť CIN. Príjmy z tejto transakcie by preto obvykle boli predmetom dane z príjmov právnických osôb. Oslobodenie od tejto dane predstavuje hospodársku výhodu, keďže na príjmy z predaja aktív alebo podniku by sa obvykle prihliadalo pri výpočte dane z príjmov právnických osôb danej spoločnosti. Komisia upozorňuje, že tento záver nie je dotknutý skutočnosťou, že v tejto fáze ešte nie je možné určiť, či spoločnosť Tirrenia bude mať v praxi prospech z oslobodenia od dane z príjmov, pretože stále nie je jasné, či v okamihu úplnej likvidácie spoločnosti Tirrenia bude splatná akákoľvek daň z príjmov ([147]).

([146]) Podľa prezidentského dekrétu č. 633 z 26. októbra 1972 sa prevody podnikov s predpokladom nepretržitého pokračovania alebo obchodných útvarov na inú spoločnosť nepovažujú za dodanie tovaru, a preto sú oslobodené od DPH.

([147]) V prípade insolvenčného konania, akým je konanie, ktoré sa týka spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe, sa príjmy určujú najmä podľa pravidiel stanovených v článku 183 konsolidovaného zákona o dani z príjmov. Na základe tohto ustanovenia sú príjmy podniku za obdobie od začiatku konkurzného konania do jeho ukončenia rozdielom medzi aktívami podniku na začiatku konania a zostatkovými aktívami na jeho konci. Pred ukončením konania preto nie je možné predvídať, či existuje daňová povinnosť a aký je jej rozsah. Keďže likvidácia spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe stále prebieha, nie je možné dospieť k záveru, či bude vôbec splatná nejaká daň z príjmov.

(425) Vplyv na obchod: z dôvodov uvedených v odôvodneniach 310 – 311 sa Komisia domnieva, že oslobodením spoločnosti Tirrenia od určitých daní ako sa opisuje vyššie, sa ovplyvňuje obchod v rámci Únie a narúša hospodárska súťaž na vnútornom trhu.

(426) Záver: oslobodenie od i) nepriamych daní z operácií a aktov súvisiacich s prevodom spoločností Caremar, Saremar, Toremar a obchodnej pobočky Tirrenia na ich príslušných nadobúdateľov a od ii) dane z príjmov právnických osôb, pokiaľ ide o príjem z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN, ktoré bolo poskytnuté zákonom z roku 2010, predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia.

7.1.4.3. Možnosť využitia zdrojov Fondu pre málo využívané oblasti (FAS) na splnenie potrieb týkajúcich sa likvidity

(427) V rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 sa Komisia zmienila o tom, že spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group mali možnosť použiť zdroje fondu FAS (pozri odôvodnenie 111 písm. c)) na plnenie aktuálnych potrieb likvidity. Talianske orgány však v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania objasnili, že zdroje fondu FAS neboli myslené ako dodatočná náhrada pre spoločnosť Tirrenia (alebo akúkoľvek inú spoločnosť bývalej skupiny Tirrenia Group). Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov, ktoré sa predpokladali na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group, v prípade, ak sa ukážu ako nedostatočné. Článkom 1 ods. 5b zákona z roku 2010 sa regiónom skutočne umožnilo využitie zdrojov fondu FAS na financovanie (časti) náhrady za pravidelné služby vo verejnom záujme, a tým zabezpečenie kontinuity služieb námornej dopravy. Inými slovami, toto opatrenie sa týka len vyčlenenia prostriedkov v rozpočte talianskeho štátu na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

(428) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že zdroje fondu FAS sú len zdrojom financovania, ktorý štátu umožňuje vyplatiť náhrady za služby vo verejnom záujme (poskytnuté na základe predĺženého pôvodného dohovoru), a nie sú opatrením, ktoré môže spoločnosť Tirrenia využívať popri týchto náhradách za služby vo verejnom záujme. Inými slovami, možné použitie zdrojov fondu FAS nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia, a preto sa v tomto rozhodnutí nebude ďalej posudzovať.

7.1.5. *Záver o existencii pomoci*

(429) Na základe opísaného posúdenia Komisia zistila, že:

— náhrada pre spoločnosť Tirrenia za prevádzku námorných liniek v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 a priorita kotvenia na týchto linkách so službami vo verejnom záujme v tom istom období predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a spĺňajú kritériá novej pomoci,

— predĺženie záchrannej pomoci od 28. augusta 2011 do 18. septembra 2012 predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— uzavretie nového dohovoru na obdobie od 18. júla 2012 do 18. júla 2020 zviazaného s obchodnou pobočkou Tirrenia a prioritou kotvenia pre spoločnosť CIN – vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN – spĺňa štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark, a preto nepredstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti CIN v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí spoločnosťou Tirrenia na účely likvidity, ktoré bolo umožnené zákonom z roku 2010, predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— oslobodenie od i) nepriamych daní z prevodov spoločností Caremar, Saremar a Toremar na regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko a obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN a od ii) dane z príjmov právnických osôb, pokiaľ ide o príjem z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN, ktoré bolo poskytnuté zákonom z roku 2010, predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia, a

— možnosť použiť zdroje fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2. **Zákonnosť pomoci**

(430) Všetky opatrenia pomoci v rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia nadobudli účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Pokiaľ preto neboli tieto opatrenia pomoci vyňaté z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 alebo rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, Taliansko ich poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ ([148]).

7.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(431) Pokiaľ identifikované opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ich zlučiteľnosť sa musí posudzovať vzhľadom na výnimky stanovené v odsekoch 2 a 3 tohto článku a v článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

7.3.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi štátom a spoločnosťou Tirrenia*

7.3.1.1. Platné pravidlá

(432) Ako už bolo uvedené, predĺženie pôvodného dohovoru po konci roka 2008 sa uskutočnilo následnými právnymi aktmi takto:

a) zákonným dekrétom č. 207 z 30. decembra 2008, zmeneným na zákon č. 14 z 27. februára 2009, sa stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov od 1. januára 2009 do 31. decembra 2009;

b) zákonným dekrétom č. 135 z 25. septembra 2009, zmeneným na zákon z roku 2009, sa okrem iného stanovilo predĺženie pôvodných dohovorov od 1. januára 2010 do 30. septembra 2010; a

c) zákonným dekrétom č. 125 z 5. augusta 2010, zmeneným na zákon z roku 2010, sa stanovilo ďalšie predĺženie pôvodných dohovorov od 1. októbra 2010 do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar.

(433) Komisia na základe týchto skutočností konštatuje, že poskytnutie náhrady za služby vo verejnom záujme na základe predĺženia pôvodného dohovoru sa uskutočnilo pred dátumom nadobudnutia účinnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Balík opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 však – v článku 10 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a v bode 69 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 – obsahuje pravidlá, ktorými sa stanovuje jeho uplatňovanie aj na pomoc poskytnutú pred nadobudnutím účinnosti balíka opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 dňa 31. januára 2012. V článku 10 písm. b) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa najmä stanovuje, že

„akákoľvek pomoc, ktorá nadobudla účinnosť pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia [t. j. pred 31. januárom 2012] a nebola zlučiteľná so spoločným trhom ani vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím 2005/842/ES, avšak spĺňa podmienky stanovené v tomto rozhodnutí, je zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti“.

(434) Pokiaľ ide o rámec služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, v bodoch 68 a 69 tohto rámca sa špecifikuje, že Komisia bude uplatňovať zásady uvedené v tomto rámci na všetky notifikované projekty pomoci, bez ohľadu na to, či sa notifikácia uskutočnila pred začiatkom uplatňovania tohto rámca 31. januára 2012 alebo po ňom, ako aj na všetku neoprávnenú pomoc, o ktorej prijme rozhodnutie po 31. januári 2012, a to aj vtedy, ak bola táto pomoc poskytnutá pred 31. januárom 2012. V druhom uvedenom prípade sa neuplatňujú ustanovenia bodov 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

([148]) Talianske orgány notifikovali (pozri odôvodnenie 4) len náhradu za služby vo verejnom záujme poskytnutú podľa nového dohovoru, o ktorej Komisia rozhodla, že nepredstavuje štátnu pomoc. Taliansko ďalej tvrdilo, že náhrada za služby vo verejnom poskytnutá spoločnosti Tirrenia na základe predĺženia pôvodného dohovoru bola zlučiteľná a bola vyňatá z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005. Komisia v oddiele 7.3.1. posúdi, či to tak skutočne bolo.

(435) Pravidlá uplatňovania rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ktoré sú opísané vyššie, preto znamenajú, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Tirrenia v období predĺženia sa môže posudzovať podľa balíka opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Ak sú splnené príslušné podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 alebo rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, toto opatrenie pomoci je zlučiteľné s vnútorným trhom za celé obdobie od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 ([149]).

(436) Komisia pripomína, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, ktoré nadobudlo účinnosť 19. decembra 2005, aj rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, sa uplatňujú len na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme pre námorné linky na ostrovy, na ktorých priemerná ročná preprava počas dvoch účtovných období predchádzajúcich obdobiu, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, nepresiahne 300 000 cestujúcich. V rokoch 2007, 2008 a 2009 však počet cestujúcich na troch z dvanástich liniek (t. j. Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres), ktoré prevádzkovala spoločnosť Tirrenia podľa pôvodného dohovoru v predĺženom znení, presiahol hranicu 300 000 cestujúcich ročne ([150]). V prípade týchto troch liniek preto Komisia nemôže posudzovať zlučiteľnosť náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatenej spoločnosti Tirrenia na základe predĺženia pôvodného dohovoru do 18. júla 2012 ani na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, ani na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(437) V prípade troch liniek spoločnosti Tirrenia by preto zlučiteľnosť náhrady za služby vo verejnom záujme poskytovanej spoločnosti Tirrenia od roku 2009 až do ukončenia procesu privatizácie za obvyklých okolností patrila do rozsahu uplatňovania rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Podľa bodu 9 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa však pomoc pre poskytovateľov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorí sa nachádzajú v ťažkostiach, musí posudzovať podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004. Spoločnosť Tirrenia bola pripustená k mimoriadnemu správnemu konaniu 5. augusta 2010 a 12. augusta 2010 bola vyhlásená za insolventnú, takže v okamihu predĺženia stanoveného zákonom z roku 2010 sa už nachádzala v ťažkostiach v zmysle bodu 10 písm. c) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004. Aspoň časť obdobia predĺženia (od 12. augusta 2010 do svojho predaja 18. júla 2012) preto bola poskytovateľom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorý sa nachádzal v ťažkostiach.

(438) Usmernenia o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014 ([151]), ktoré sú účinné od 1. augusta 2014, sa retroaktívne uplatňujú na pomoc pre poskytovateľov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. V týchto usmerneniach sa stanovuje, že posudzovanie zlučiteľnosti pomoci poskytnutej pred 31. januárom 2012 (dátum nadobudnutia účinnosti rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011) poskytovateľom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorí sa nachádzajú v ťažkostiach, sa posudzuje podľa rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, s výnimkou ustanovení bodov 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60 ([152]). Na celé obdobie od 1. januára 2009 až do dokončenia privatizácie 18. júla 2012 sa preto vzťahujú rovnaké pravidlá.

(439) Keďže tri posudzované linky spoločnosti Tirrenia nepatria do rozsahu pôsobnosti rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z rokov 2005 a 2011, a z dôvodov stručnosti a efektívnosti bude Komisia najprv posudzovať, či náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Tirrenia za prevádzku všetkých dvanástich liniek námornej dopravy v období predĺženia spĺňa podmienky rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 s výnimkou podmienok v jeho bodoch 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60. Až po tomto prvom kroku Komisia posúdi, či tá istá náhrada (len v prípade deviatich liniek, ktoré nepresiahli hranicu

([149]) Komisia pre úplnosť konštatuje, že prechodné ustanovenie uvedené v článku 10 písm. a) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, podľa ktorého akákoľvek schéma pomoci, ktorá nadobudla účinnosť pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia (t. j. pred 31. januárom 2012) a bola zlučiteľná so spoločným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, je naďalej zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti počas ďalšieho obdobia dvoch rokov (t. j. do 30. januára 2014 vrátane). To znamená, že pomoc, ktorá bola poskytnutá podľa takejto schémy v období od nadobudnutia účinnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 19. decembra 2005 do nadobudnutím účinnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 31. januára 2012, sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ale len od dátumu, ku ktorému bola poskytnutá, do 30. januára 2014 vrátane. Na pomoc poskytnutú v čase od 31. januára 2012 sa prechodné ustanovenie článku 10 písm. a) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 v každom prípade neuplatňuje a posúdenie zlučiteľnosti sa musí vykonať podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

([150]) Komisia pripomína, že zatiaľ čo tieto tri linky boli prevádzkované v režime služieb vo verejnom záujme po celý rok, postupne sa to obmedzilo na obdobie mimo sezóny, pričom v sezóne sa táto služba prevádzkovala na komerčnom základe (pozri odôvodnenie 34). Keďže v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 aj v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa však odkazuje na „ročnú prepravu“, Komisia nemôže vylúčiť počet cestujúcich prepravených v čase, keď sa služba prevádzkuje na komerčnom základe, ako tvrdilo Taliansko.

([151]) Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

([152]) Pozri bod 140 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014.

300 000 cestujúcich) mohla byť zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, keďže sa týka pomoci, ktorá bola poskytnutá od 19. decembra 2005 do 31. januára 2012 (pozri odôvodnenie 432).

7.3.1.2. Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 106 ZFEÚ

(440) Podľa bodu 12 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 „[p]omoc sa musí poskytnúť na skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ods. 2 zmluvy“. V bode 13 sa objasňuje, že „[č]lenské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky služieb vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok. Pokiaľ ide o otázku, či môže službu poskytnúť trh, posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil pri definícii zjavnú chybu, ak sa v právnych predpisov Únie nenachádzajú prísnejšie ustanovenia.“ V bode 56 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa napokon odkazuje na „[široký priestor] pre voľné uváženie členských štátov“, pokiaľ ide o povahu služieb, ktoré by mohli byť klasifikované ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(441) Posúdenie toho, či sú služby všeobecného hospodárskeho záujmu skutočné, sa musí vykonať aj vzhľadom na oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenia 325 a 327), nariadenie o námornej kabotáži (pozri odôvodnenia 327 – 329) a judikatúru (pozri odôvodnenia 331 – 332). Komisia preto musí v prípade obdobia predĺženia posudzovať:

1. či existoval **dopyt používateľov**;

2. či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených subjektmi verejného sektora (**existencia zlyhania trhu**);

3. že na nápravu tohto nedostatku nestačilo len využitie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (**najmenej škodlivý prístup**).

(442) Komisia pripomína, že dvanásť liniek so službami vo verejnom záujme, ktoré spoločnosť Tirrenia prevádzkovala v období predĺženia, sú tie isté linky, ktoré boli zverené spoločnosti CIN podľa nového dohovoru. Komisia už navyše opísala a posúdila stav hospodárskej súťaže na týchto linkách v období predĺženia. V nasledujúcom posúdení sa preto budú využívať príslušné časti posúdenia nového dohovoru, ktoré už bolo vykonané (pozri oddiel 7.1.3.1), a bude na ne odkazovať.

(443) Komisia na základe týchto skutočností najprv pripomína (pozri odôvodnenie 152), že Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v pôvodnom dohovore najmä s cieľom i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia už dospela k záveru (pozri odôvodnenie 334), že to sú skutočne legitímne ciele verejného záujmu. Z dôvodov, ktoré už boli uvedené (pozri odôvodnenia 335 – 336), Komisia navyše dospela k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb určených len pre náklad ako služieb všeobecného hospodárskeho záujmu nedopustilo zjavnej chyby.

(444) Dotknuté linky boli prevádzkované, zväčša v nezmenenej podobe, mnoho rokov, t. j. aspoň od nadobudnutia účinnosti pôvodného dohovoru. Jediné zmeny rozsahu služby v období predĺženia v porovnaní so situáciou na konci roka 2008 (keď mala pôvodne uplynúť platnosť pôvodného dohovoru) boli obmedzenia z hľadiska liniek prevádzkovaných v režime služieb vo verejnom záujme. Predovšetkým:

— od roku 2009 bola zrušená linka so službou vo verejnom záujme na trase Fiumicino – Arbatax,

— od roku 2009 bola zrušená linka Fiumicino – Golfo Aranci (ktorú spoločnosť Tirrenia prevádzkovala na komerčnom základe),

— počínajúc rokom 2010 sa linka so službou vo verejnom záujme na trase Neapol – Palermo musela v sezóne prevádzkovať na komerčnom základe, keďže náhrada za služby vo verejnom záujme sa poskytovala len za prevádzku mimo sezóny.

(445) Na ilustráciu skutočného dopytu používateľov po službách talianske orgány predložili podrobné štatistiky, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Tirrenia v roku 2009 (prvý rok predĺženia) na dvanástich linkách so zmiešanými službami v príslušných časových obdobiach, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (t. j. v prípade dvoch liniek nie v sezóne), prepravila spolu 1 181 768 cestujúcich, 276 391 automobilov a takmer tri milióny bežných metrov nákladu. V roku 2010 boli tieto údaje o niečo nižšie (pozri odôvodnenie 338), rozdiel je však spôsobený najmä tým, že od roku 2010 už linka Neapol – Palermo nebola v sezóne súčasťou verejnoprávneho poslania. Po úprave o tento rozdiel sa údaje za rok 2011 priblížili údajom za rok 2009, z čoho vyplýva, že súhrnný dopyt používateľov bol značný a pomerne stabilný.

(446) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 339), talianske orgány zároveň poskytli podrobné štatistiky na úrovni jednotlivých liniek za obdobie rokov 2007 – 2018. Komisia už preukázala (pozri tabuľku 4), že na každej z dvanástich dotknutých liniek existoval v roku 2010 značný dopyt používateľov po zmiešaných aj nákladných službách. Z rovnakej analýzy za roky 2009 a 2011 ([153]) nevyplynuli nijaké indície, že na dotknutých linkách by zanikol dopyt používateľov po službách trajektov.

(447) Komisia sa domnieva, že uvedené štatistiky sú jasným dôkazom, že na každej z dvanástich dotknutých liniek so službami vo verejnom záujme existuje skutočný dopyt po službách pre cestujúcich a náklad. Možno preto dospieť k záveru, že týmito službami sa rieši skutočný dopyt používateľov, a tým uspokojujú skutočné verejné potreby.

(448) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 342), Komisia musí zároveň preskúmať, či by služba bola neadekvátna, keby sa jej poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa služby vo verejnom záujme, ktoré členský štát uložil predĺžením pôvodného dohovoru. V bode 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa v tejto súvislosti konštatuje, že „*posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu*“.

(449) Komisia pripomína, že v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 na niektorých linkách, ktoré spoločnosť Tirrenia musela prevádzkovať na základe predĺženia pôvodného dohovoru, ponúkali služby trajektov iní prevádzkovatelia, aj keď nie nevyhnutne po celý rok a s rovnakou frekvenciou. Komisia už v prípade každej z dotknutých liniek posudzovala (pozri odôvodnenia 343 – 348), či služby, ktoré poskytovali iní prevádzkovatelia, boli rovnocenné službám, ktoré musela spoločnosť CIN poskytovať podľa nového dohovoru. Komisia pripomína, že toto posúdenie bolo založené na stave hospodárskej súťaže na týchto linkách v čase od 1. januára 2009 do 18. júla 2012. Keďže služby, ktoré musí prevádzkovať spoločnosť CIN, sú z hľadiska obsluhovaných liniek, frekvencií a technických požiadaviek takmer totožné so službami, ktoré musela spoločnosť Tirrenia poskytovať v období predĺženia, záver Komisie (pozri odôvodnenie 348), že trhové sily samotné neboli dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme, platí aj pre spoločnosť Tirrenia počas celého obdobia predĺženia. Spoločnosť Tirrenia bola skutočne na viacerých linkách jediným prevádzkovateľom, zatiaľ čo na ostatných linkách neboli služby poskytované inými prevádzkovateľmi rovnocenné z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a preto v plnom rozsahu neuspokojovali potreby služieb vo verejnom záujme, ktoré boli spoločnosti Tirrenia uložené podľa pôvodného dohovoru (v predĺženom znení).

(450) Vzhľadom na plánovanú privatizáciu a s cieľom zabezpečiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme, ktoré sa prevádzkovali podľa pôvodného dohovoru, sa Taliansko napokon rozhodlo predĺžiť tento dohovor nezmenený (s obmedzenými výnimkami opísanými v odôvodnení 444 a s prihliadnutím na zmenu metodiky na určenie náhrady platnú od roku 2010). Komisia akceptuje, že dopyt používateľov (opísaný v odôvodneniach 445 – 446) nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré by sa uplatňovali na všetkých prevádzkovateľov obsluhujúcich dotknuté linky. Ide najmä o to, že spoločnosť Tirrenia bola na viacerých linkách jediným prevádzkovateľom (pozri napr. odôvodnenie 345), a kde to tak nebolo, ponuka ostatných prevádzkovateľov nespĺňala (všetky) požiadavky týkajúce sa pravidelnosti, kontinuity a kvality. Prevádzka väčšiny (ak nie všetkých) liniek, najmä mimo sezóny, je navyše stratová, takže bez náhrady za služby vo verejnom záujme by pravdepodobne vôbec nefungovali. K podobnému záveru dospela vo svojej správe spoločnosť Ecorys (pozri odôvodnenie 98). Komisia zároveň akceptuje, že vzhľadom na proces privatizácie spoločnosti Tirrenia bolo predĺženie existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme jediným spôsobom, ako zaručiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme až do dokončenia tejto privatizácie.

(451) Komisia preto dospela k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti Tirrenia zverené ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nedopustilo zjavnej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012, sú preto rozptýlené.

([153]) Z dôvodov stručnosti Komisia v tomto rozhodnutí neuvádza podrobné údaje.

7.3.1.3. Potreba poverovacieho aktu, v ktorom by boli uvedené záväzky služieb vo verejnom záujme a metódy výpočtu náhrady

(452) Ako sa uvádza v oddiele 2.3 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, koncepcia služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ZFEÚ znamená, že dotknutý podnik bol poverený prevádzkou služieb všeobecného hospodárskeho záujmu jedným alebo viacerými úradnými aktmi.

(453) V týchto aktoch sa musia špecifikovať najmä tieto skutočnosti:

a) presná povaha záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a jeho trvanie;

b) príslušný podnik a územie;

c) povaha výhradných práv;

d) parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrady;

e) opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto náhrady.

(454) Komisia v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 vyjadrila pochybnosti o tom, či sa v poverovacom akte uvádzal komplexný opis povahy záväzkov spoločnosti Tirrenia vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v období predĺženia. Komisia ďalej zdôraznila, že na obdobie rokov 2005 – 2008 nebol prijatý nijaký päťročný plán, ako bolo stanovené v pôvodnom dohovore. Komisia však zároveň pripomenula, že rôzne prvky poverenia sa môžu nachádzať vo viacerých aktoch, a to bez spochybnenia primeranosti vymedzenia záväzkov. Poverovací akt spoločnosti Tirrenia v období predĺženia zahŕňal pôvodný dohovor (v postupne zmenenom a predĺženom znení), päťročné plány, súbor rozhodnutí talianskych orgánov *ad hoc*, smernicu CIPE a zákon z roku 2009.

(455) Komisia na základe toho najprv konštatuje, že pôvodný dohovor (v postupne zmenenom a predĺženom znení), ktorý tvorí jadro poverovacieho aktu spoločnosti Tirrenia, zostal až do dokončenia privatizácie plne uplatňovaný na základe súboru zákonných dekrétov (pozri odôvodnenie 432). V týchto dokumentoch sa špecifikuje, že spoločnosť Tirrenia bola poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme až do dokončenia jej privatizácie.

(456) Podľa pôvodného dohovoru sa v päťročných plánoch špecifikujú linky a prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, druh a kapacita plavidiel, ktoré sa majú používať na dotknutých spojeniach námornej dopravy, frekvencia služby a cestovné, ktoré sa má platiť, vrátane dotovaného cestovného, najmä pre obyvateľov ostrovných regiónov. Hoci plán na obdobie rokov 2005 – 2008 nebol formálne prijatý, ďalej sa uplatňoval plán na obdobie rokov 2000 – 2004 (schválený ministerským dekrétom z 20. septembra 2001), na ktorý sa vzťahovalo viacero zmien *ad hoc* (pozri odôvodnenie 33), o ktorých rozhodla vláda (obvykle minister alebo medziministerská konferencia ([154])). Týmito zmenami sa najmä obmedzoval rozsah pôsobnosti záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v čase (napr. zrušením určitých liniek vrátane zmien opísaných v odôvodnení 444), pričom väčšina záväzkov z plánu na roky 2000 – 2004 (v ktorom sa plne zohľadňujú záväzky, ktoré Taliansko prijalo v kontexte rozhodnutia z roku 2001) zostala nezmenená. Pokiaľ preto nebolo prijaté rozhodnutie o zmene konkrétneho prvku (napr. linky, frekvencie, druhu plavidla) plánu na roky 2000 – 2004, ustanovenia tohto plánu sa v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 naďalej uplatňovali v plnom rozsahu. Pôvodná schéma cestovného stanovená v pôvodnom dohovore bola pred rokom 2009 zmenená viacerými následnými aktmi. Počas celého obdobia predĺženia však neboli vydané nijaké medziministerské dekréty o ďalšej zmene cestovného, ktoré majú účtovať spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia. Komisia na základe toho dospela k záveru, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré musela v období predĺženia plniť spoločnosť Tirrenia, boli vymedzené dostatočne jasným spôsobom.

(457) Komisia už v odôvodneniach 239 a 240 rozhodnutia z roku 2011 konštatovala, že parametre potrebné na výpočet výšky náhrady boli stanovené vopred a sú jasne opísané. Pre rok 2009 sa v pôvodnom dohovore (pozri odôvodnenia 38 – 40) uvádza najmä vyčerpávajúci a presný zoznam nákladových prvkov, na ktoré sa má prihliadať, ako aj metodika pre výpočet návratnosti investovaného kapitálu prevádzkovateľa. Príslušná metodika na obdobie od 1. januára 2010 do 18. júla 2012 sa uvádza v smernici CIPE (pozri odôvodnenie 41 a nasledujúce odôvodnenia). V smernici CIPE sa podrobnejšie špecifikujú zohľadnené nákladové prvky a návratnosť investovaného kapitálu. Zákon z roku 2009 napokon zahŕňa maximálnu výšku náhrady 72 685 642 EUR, ktorá sa

([154]) V prípade posudzovaných rozhodnutí je táto konferencia zložená z ministerstva infraštruktúry a dopravy, ministerstva hospodárstva a financií a ministerstva hospodárskeho rozvoja.

uplatňuje od roku 2010. V pôvodnom dohovore sa okrem toho stanovovalo, že náhrada sa bude vyplácať v splátkach, a zabezpečovalo, aby bola náhrada založená na skutočných nákladoch a príjmoch, ktoré vznikli pri plnení služby vo verejnom záujme. Týmto spôsobom by sa dala zistiť nadmerná náhrada a dalo by sa jej ľahko predísť. V príslušných prípadoch by potom štát mohol vymáhať nadmernú náhradu od spoločnosti Tirrenia.

(458) Komisia sa na základe toho domnieva, že v období predĺženia pôvodného dohovoru sa v poverovacích aktoch stanovovalo jasné vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, trvanie, príslušný podnik a územie, parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrady a opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto náhrady, ako sa vyžaduje podľa rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

7.3.1.4. Trvanie obdobia poverenia

(459) Ako sa uvádza v bode 17 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, „[t]rvanie obdobia poverenia by malo byť odôvodnené odkazom na objektívne kritériá, ako je potreba amortizovať neprevoditeľné fixné aktíva. V zásade by trvanie obdobia poverenia nemalo byť dlhšie ako obdobie potrebné na odpísanie najviac podstatného aktíva potrebného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu."

(460) Taliansko tvrdilo, že trvanie predĺženia je v súlade s obdobím potrebným na odpísanie najviac podstatného aktíva používaného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Celkové trvanie pôvodného dohovoru s predĺžením konkrétne predstavuje o niečo viac ako 23,5 roka. Lode, ktoré spoločnosť Tirrenia používala na prevádzku služby vo verejnom záujme, majú životnosť ([155]) 30 rokov (v prípade motorových trajektov) a 20 rokov (v prípade vysokorýchlostných osobných plavidiel) a odpisujú sa počas tohto obdobia. Taliansko ďalej pripomenulo, že predĺženie od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 bolo potrebné na zabezpečenie kontinuity služby vo verejnom záujme do dokončenia privatizácie.

(461) Na základe uvedených aspektov Komisia dospela k záveru, že trvanie obdobia poverenia je dostatočne odôvodnené a teda že bod 17 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 je splnený.

7.3.1.5. Dodržiavanie smernice Komisie 2006/111/ES ([156])

(462) Podľa bodu 18 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 „[p]omoc sa bude pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 zmluvy iba vtedy, ak podnik dodrží ustanovenia smernice Komisie 2006/111/ES tam, kde sa táto smernica uplatňuje".

(463) V bode 44 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa okrem toho vyžaduje, že: „[a]k podnik vykonáva činnosti patriace do i mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, interné účty musia vykazovať samostatne náklady a príjmy spojené so službou všeobecného hospodárskeho záujmu a tie, ktoré súvisia s ostatnými službami v súlade so zásadami stanovenými v bode 31".

(464) Taliansko pripomenulo, že v článku 4 rozhodnutia z roku 2001 sa vyžadovalo, aby spoločnosť Tirrenia od 1. januára 2001 začala viesť samostatné účty pre každú linku. V článku 1 ods. 4 rozhodnutia z roku 2004 sa podobne vyžadovalo, aby spoločnosť Adriatica (ktorá sa v roku 2004 zlúčila so spoločnosťou Tirrenia), od 1. januára 2004 viedla samostatné účty pre každú zo svojich liniek. V kontexte rozhodnutia z roku 2001 a na žiadosť Komisie vypracovala spoločnosť PriceWaterhouseCoopers (ďalej len „PWC") štúdiu, v ktorej reprodukovala analytické účty spoločnosti Tirrenia za obdobie rokov 1992 – 1999. Spoločnosť PWC v tejto súvislosti vydala stanovisko, v ktorom potvrdila, že metodika použitá na prípravu týchto účtov bola primeraná a v súlade s platnými účtovnými postupmi. Podľa Talianska spoločnosti Tirrenia a Adriatica pokračovali v tvorbe svojich analytických účtov na tomto základe, a preto splnili požiadavky stanovené v rozhodnutiach z rokov 2001 a 2004. Taliansko v prípade posudzovaného obdobia zároveň ako dôkaz predložilo účty spoločnosti Tirrenia podľa jednotlivých liniek za roky 2009, 2010 a 2011.

([155]) Pozri rozhodnutie z 30. decembra 2004, ktoré prijala medziministerská konferencia. Týmto rozhodnutím sa pôvodne predpokladané obdobie odpisovania predĺžilo z 20 na 30 rokov v prípade motorových trajektov a z 15 na 20 rokov v prípade vysokorýchlostných osobných plavidiel.

([156]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

(465) Za rok 2012 viedla účty podľa jednotlivých liniek spoločnosť CIN od okamihu, keď začala s prevádzkou služby (v súlade so svojimi záväzkami podľa nového dohovoru). Za obdobie od 1. januára 2012 do 18. júla 2012 mimoriadny komisár takéto účty nepripravil, keďže sa blížilo dokončenie privatizácie. Mimoriadny komisár však ministerstvu hospodárskeho rozvoja v roku 2012 predkladal celkové štvrťročné finančné výkazy. Talianske orgány predložili tieto výkazy ako dôkaz. Komisia sa domnieva, že tieto výkazy sú dostatočné na to, aby sa preukázalo, že náhrada za služby vo verejnom záujme, ktorá sa poskytovala spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe, nepokrývala čisté náklady na službu vo verejnom záujme v plnej výške, a preto boli zároveň vylúčené akékoľvek možné krížové dotácie (pozri aj odôvodnenie 472). Komisia preto konštatuje, že dva hlavné ciele oddelenia účtov, t. j. zabránenie nadmernej náhrade a krížovým dotáciám, sú splnené.

(466) Na základe uvedených skutočností a s prihliadnutím na osobitné okolnosti privatizácie Komisia dospela k záveru, že požiadavky stanovené v bodoch 18 a 44 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 boli splnené.

7.3.1.6. Výška náhrady

(467) V bode 21 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa stanovuje, že „[v]ýška náhrady nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk“.

(468) Keďže v tomto prípade aspoň časť náhrady predstavuje neoprávnenú pomoc poskytnutú pred nadobudnutím jej účinnosti ([157]), v bode 69 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa osobitne stanovuje, že na účely posúdenia štátnej pomoci sa nevyžaduje použitie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť. Namiesto toho sa na výpočet čistých nákladov potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme môžu použiť alternatívne metódy, ako je metodika založená na alokácii nákladov. Podľa metodiky založenej na alokácii nákladov by sa čisté náklady vypočítali ako rozdiel medzi nákladmi a príjmami, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako sa špecifikuje a odhaduje v poverovacom akte. V bodoch 28 – 38 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa podrobnejšie uvádza, ako by sa mala táto metodika uplatňovať.

(469) Komisia v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 nemohla dospieť k záveru, či bola výška náhrady primeraná, keďže mala stále pochybnosti o tom, či niektoré služby vo verejnom záujme, ktorými bola poverená spoločnosť Tirrenia, spĺňali kritériá skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Tieto pochybnosti sa riešili v oddiele 7.3.1.2. Komisia však zároveň vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o rizikovú prirážku 6,5 %, ktorá sa uplatňovala od roku 2010. Komisia spochybňovala najmä to, či táto prirážka odzrkadľuje primeranú úroveň rizika, keďže *prima facie* sa nezdalo, že spoločnosť Tirrenia preberá riziká, ktoré sa obvykle znášajú pri prevádzke takýchto služieb.

(470) Komisia na základe toho pripomína, že v rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že spoločnosť Tirrenia mohla získať nadmernú náhradu len za plnenie úloh služby vo verejnom záujme od roku 2010. Aj keď za rok 2009 Komisia takéto pochybnosti nevyjadrila, talianske orgány poskytli výpočet výšky náhrady za rok 2009 (t. j. 80 miliónov EUR), ktorá bola určená na základe metodiky stanovenej v pôvodnom dohovore. Je vhodné upozorniť, že spoločnosť Tirrenia požadovala približne 93,1 milióna EUR, ale že Taliansko niektoré z nákladov odmietlo, keďže podľa tejto metodiky neboli oprávnené. Komisia na základe toho dospela k záveru, že spoločnosť Tirrenia v roku 2009 nezískala za plnenie svojich záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nadmernú náhradu.

(471) Od roku 2010 by sa na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC v zásade uplatnila riziková prirážka 6,5 %. Ako však už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 362), Taliansko objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrady, bolo rozhodnuté, že výpočet sa zjednoduší uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu. Taliansko ďalej upozornilo, že spoločnosti Tirrenia musela byť vzhľadom na jej zložitú finančnú situáciu 5. augusta 2010 uložená mimoriadna správa. Podľa Talianska bolo nemožné, aby maximálna výška náhrady stanovená v zákone z roku 2009 plne pokrývala čisté náklady (t. j. náklady mínus príjmy) služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Tirrenia by preto v období od 1. januára 2010 do 18. júla 2012 nedosiahla nijakú návratnosť kapitálu.

([157]) Ako sa stanovuje v odôvodnení 436. Neoprávnenosť pomoci poskytnutej na iné linky sa bude ďalej skúmať v oddiele 7.3.1.8.

(472) Na základe účtov podľa jednotlivých liniek, ktoré predložili talianske orgány, mohla Komisia overiť, že v roku 2010 aj v roku 2011 čisté náklady na služby vo verejnom záujme (bez zohľadnenia akejkoľvek návratnosti kapitálu), ktoré prevádzkovala spoločnosť Tirrenia, presiahli maximálnu výšku náhrady 72 685 642 EUR. Spoločnosť Tirrenia preto v týchto rokoch skutočne nezískala nijakú návratnosť kapitálu. Zo štvrťročných účtovných závierok za prvý polrok roku 2012, ktoré pripravil mimoriadny komisár, jasne vyplýva, že dokonca aj po zohľadnení pomernej časti maximálnej výšky náhrady stanovenej zákonom z roku 2009 bol prevádzkový výsledok ([158]) (t. j. pred mimoriadnymi nákladmi) spoločnosti Tirrenia negatívny. Preto možno dospieť k záveru, že spoločnosť Tirrenia nezískala nijakú návratnosť kapitálu ani v období od 1. januára 2010 do 18. júla 2012. Komisia dospela k celkovému záveru, že spoločnosť Tirrenia nezískala v období predĺženia pôvodného dohovoru nijakú nadmernú náhradu.

(473) V bode 49 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili, aby náhrada poskytnutá za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu neviedla k tomu, že podnik získa nadmernú náhradu (ako sa vymedzuje v bode 47 tohto rámca). Členské štáty okrem iného musia na požiadanie predložiť dôkazy Komisii. Okrem toho musia na konci obdobia poverenia a v každom prípade najviac v trojročných intervaloch vykonávať pravidelné kontroly alebo zaistiť ich vykonávanie. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že talianske orgány poskytli potrebné dôkazy ako sa uvádza v odôvodneniach 464 – 465. Spoločnosť Tirrenia dohliadajúcemu ministerstvu skutočne každý rok predkladala svoje účty podľa jednotlivých liniek, aby mohlo toto ministerstvo preskúmať výšku náhrady. Komisia okrem toho pripomína, že náhrada sa vypláca v splátkach (pozri odôvodnenie 36) a že záverečná platba sa uskutočňuje na základe skutočných nákladov a príjmov za daný rok. Zabezpečuje sa tým, že výška náhrady nepresiahne čisté náklady služby (ku ktorým sa v zásade pripočítava návratnosť kapitálu, aj keď v praxi to tak v posudzovanom období nebolo). Komisia pre úplnosť konštatuje, že od 5. augusta 2010 sa prítomnosťou mimoriadneho komisára menovaného talianskym štátom zabezpečila ďalšia záruka proti nadmernej náhrade. Komisia sa domnieva, že tieto opatrenia sú dostatočné na to, aby sa zabránilo akejkoľvek možnej nadmernej náhrade a aby sa takáto náhrada zistila.

(474) Komisia na základe opísaných prvkov (pozri odôvodnenia 467 – 473) dospela k záveru, že platné požiadavky oddielu 2.8 (Výška náhrady) rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sú splnené.

7.3.1.7. Priorita kotvenia

(475) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Ak by pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme v skutočnosti neexistovalo nijaké prioritné kotvenie, tieto spoločnosti by možno (niekedy) museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre občanov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v pôvodnom dohovore (v predĺženom znení) okrem toho existujú osobitné povinnosti týkajúce sa časového plánovania odchodu v prípade liniek so službami vo verejnom záujme, priorita kotvenia pomáha zabezpečiť, aby prístavy prideľovali kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(476) Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytuje, aby spoločnosť Tirrenia mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenie 449). Talianske orgány okrem toho potvrdili, že priorita kotvenia sa uplatňuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme (a napríklad nie, keď spoločnosť Tirrenia v sezóne prevádzkuje linky na komerčnom základe). Komisia už podrobne posudzovala (pozri odôvodnenia 440 – 474) zlučiteľnosť služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a súvisiacej náhrady pre spoločnosť Tirrenia počas predĺženia pôvodného dohovoru. Komisia sa preto domnieva, že posúdenie zlučiteľnosti, pokiaľ ide o prioritu kotvenia, sa môže obmedziť na stanovenie toho, či by toto opatrenie mohlo viesť k nadmernej náhrade.

([158]) Táto časť výsledku je takmer úplne spojená s prevádzkou služby vo verejnom záujme, keďže spoločnosť Tirrenia nemala v období od 1. januára do 30. júna 2012 takmer nijaké komerčné činnosti. Akékoľvek zisky alebo straty napríklad z predaja aktív, ktoré nesúviseli so službou vo verejnom záujme, boli zároveň zaznamenané v rámci mimoriadnych výsledkov.

(477) Komisia berie na vedomie argumenty Talianska, že akákoľvek možná peňažná výhoda z priority kotvenia by bola obmedzená (pozri odôvodnenie 191). Riziko nadmernej náhrady vyplývajúcej z tohto opatrenia by preto bolo takisto obmedzené. Pokiaľ by sa týmto opatrením znížili prevádzkové náklady alebo zvýšili príjmy prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme, tieto účinky by sa navyše plne odrazili v interných účtoch prevádzkovateľa. Opísané kontroly nadmernej náhrady (pozri oddiel 7.3.1.6.), ktoré boli uplatnené na spoločnosť Tirrenia, sú preto vhodné aj na zistenie akejkoľvek možnej nadmernej náhrady vyplývajúcej z priority kotvenia.

(478) Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia, ktorá je neoddeliteľne spojená so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré vykonávala spoločnosť Tirrenia, je takisto zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ a rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

7.3.1.8. Dodržiavanie rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005

(479) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 436), na linkách Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres presiahla priemerná ročná preprava v dvoch účtovných obdobiach predchádzajúcich účtovnému obdobiu, v ktorom bola pridelená služba všeobecného hospodárskeho záujmu, 300 000 cestujúcich. V prípade zostávajúcich deviatich liniek ([159]), ktoré spoločnosť Tirrenia prevádzkovala podľa pôvodného dohovoru v predĺženom znení, nebola táto hranica prekročená. V prípade týchto deviatich liniek je preto požiadavka článku 2 ods. 1 písm. c) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 splnená. Komisia sa okrem toho domnieva, že je splnený aj článok 2 ods. 2 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, v ktorom sa vyžaduje dodržiavanie nariadenia o námornej kabotáži ([160]). Komisia preto dospela k záveru, že zostávajúcich deväť liniek možno posudzovať na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(480) Komisia už určila (pozri oddiel 7.3.1.3.), že v období predĺženia pôvodného dohovoru sa v poverovacích aktoch stanovovalo jasné vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, trvanie, príslušný podnik a územie, parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrady, ako aj opatrenia na predchádzanie vzniku akejkoľvek nadmernej náhrady a na vrátenie takejto náhrady. V prípade zostávajúcich deviatich liniek je preto splnený článok 4 (Poverenie) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(481) Komisia ďalej dospela k záveru (pozri oddiel 7.3.1.6), že spoločnosť Tirrenia nezískala v období predĺženia pôvodného dohovoru nijakú nadmernú náhradu a že talianske orgány vykonávali pravidelné kontroly s cieľom zabrániť tomu, aby spoločnosť Tirrenia získala nadmernú náhradu. Komisia na základe toho rozhodla, že v prípade zostávajúcich deviatich liniek je splnený aj článok 5 (Náhrada) a článok 6 (Kontrola nadmernej náhrady) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(482) Vzhľadom na neoddeliteľné spojenie s plnením služby vo verejnom záujme a vzhľadom na predchádzajúce posúdenie (pozri oddiel 7.3.1.7.) je v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 aj priorita kotvenia poskytnutá na prevádzku zostávajúcich deviatich liniek.

7.3.1.9. Záver

(483) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach 432 – 474 Komisia dospela k záveru, že náhrada poskytnutá spoločnosti Tirrenia za poskytovanie námorných služieb na základe predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 je v súlade s platnými podmienkami rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a je preto zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

([159]) Na objasnenie sa to týka zmiešaných liniek Janov – Olbia – Arbatax, Civitavecchia – Cagliari – Arbatax, Neapol – Cagliari, Palermo – Cagliari, Trapani – Cagliari, Termoli – Tremitské ostrovy a nákladných liniek Livorno – Cagliari, Neapol – Cagliari a Ravenna – Catania.

([160]) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že v prípade týchto deviatich liniek sa dospelo k záveru, že predstavujú skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri oddiel 7.3.1.2) a spĺňajú požiadavky týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sú stanovené v nariadení o námornej kabotáži. Komisia okrem toho akceptovala predĺženie pôvodného dohovoru spoločnosti Tirrenia vzhľadom na proces privatizácie tejto spoločnosti a jej odôvodnené stanovisko z 21. júna 2012 sa preto spoločnosti Tirrenia netýkalo (pozri odôvodnenie 121).

(484) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach 479 – 481 ďalej dospela k záveru, že náhrada poskytnutá spoločnosti Tirrenia a priorita kotvenia v prípade prevádzky deviatich liniek ([161]) v období predĺženia je takisto zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z povinnosti predchádzajúcej notifikácie podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

7.3.2. *Neoprávnené predĺženie záchrannej pomoci pre spoločnosť Tirrenia*

(485) Na základe rozhodnutia z roku 2010 bola záchranná pomoc pre spoločnosť Tirrenia, pokiaľ je obmedzená na šesťmesačné obdobie, ktoré uplynulo 28. augusta 2011, zlučiteľná s vnútorným trhom. V súlade s usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004 však Taliansko muselo Komisii do šiestich mesiacov oznámiť buď i) dôkaz, že úver bol splatený v plnej výške a/alebo že záruka bola ukončená, alebo ii) reštrukturalizačný plán (alebo plán likvidácie).

(486) Záruka bola uplatnená 11. júla 2011 a spoločnosť Tirrenia splatila splatnú sumu v plnej výške až 18. septembra 2012 (pozri odôvodnenie 59). Taliansko preto nevedelo poskytnúť dôkaz, že úver bol splatený v plnej výške a/alebo že záruka bola ukončená v období šiestich mesiacov, ktoré uplynulo 28. augusta 2011.

(487) Podľa informácií, ktoré poskytlo Taliansko (pozri oddiel 4.2.) v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania, bol plán likvidácie spoločnosti Tirrenia k dispozícii na webovom sídle spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe pred uplynutím šesťmesačnej lehoty, ktorá sa predpokladá v usmerneniach o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004. Taliansko ďalej tvrdí, že Komisiu vždy informovalo o aktuálnom pokroku v procese privatizácie obchodnej pobočky Tirrenia.

(488) Informácie v spise Komisie potvrdzujú, že talianske orgány skutočne Komisii poskytovali aktuálne informácie o prebiehajúcej privatizácii obchodnej pobočky Tirrenia. Taliansko okrem toho zároveň potvrdilo zámer spoločnosti Tirrenia splatiť záchrannú pomoc pred uplynutím šesťmesačnej lehoty pomocou výnosov z tejto privatizácie. Talianske orgány však Komisii formálne nepredložili reštrukturalizačný plán ani plán likvidácie. Komisia nebola v tom čase informovaná, že plán likvidácie bol uverejnený na webovom sídle spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe. Skutočnosťou, že Komisia bola informovaná o procese privatizácie obchodnej pobočky Tirrenia, navyše nemožno nahradiť formálne predloženie plánu likvidácie. Konkrétnym dôvodom je, že Komisia musí mať možnosť posúdiť, či je plán likvidácie v súlade s usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004, a preto ho Taliansko malo formálne predložiť.

(489) Komisia okrem toho konštatuje, že 5. októbra 2011 zaslala list, v ktorom Taliansko požiadala, aby potvrdilo, že splnilo požiadavky usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2004 a rozhodnutia z roku 2010. Komisia zaslala 28. novembra 2011 Taliansku upomienku a odpoveď od talianskych orgánov dostala 12. decembra 2011. Pokiaľ preto ide o Komisiu, Taliansko až do tohto posledného dátumu (a teda po uplynutí šesťmesačnej lehoty) nepredložilo ani i) dôkaz, že úver bol splatený v plnej výške a/alebo že záruka bola ukončená, ani ii) reštrukturalizačný plán (alebo plán likvidácie).

(490) Taliansko v odpovedi na list Komisie z 5. októbra 2011 potvrdilo, že zámerom bolo splatenie do 28. augusta 2011, ale že proces privatizácie sa oneskoril z dôvodu, že bolo potrebné získať súhlas s fúziou od Komisie. Keďže na splatenie štátu boli potrebné výnosy z privatizácie, toto splatenie sa tak nemohlo uskutočniť pred uplynutím lehoty 28. augusta 2011. Komisia upozorňuje, že talianske orgány sa vo svojom liste z 12. decembra 2011 vôbec nezmienili o pláne likvidácie spoločnosti Tirrenia, ktorý podľa ich neskorších podaní bol verejne prístupný už pred 28. augustom 2011. Taliansko sa namiesto toho len pokúšalo vysvetliť, prečo sa splatenie nemohlo uskutočniť pred uplynutím šesťmesačnej lehoty. Ak by však talianske orgány do 28. augusta 2011 predložili Komisii reštrukturalizačný plán alebo plán likvidácie, nemuseli by poskytovať takéto vysvetlenia. Komisia to berie ako ďalší dôkaz, že Taliansko v požadovanej šesťmesačnej lehote nepredložilo reštrukturalizačný plán alebo plán likvidácie.

([161]) Presné trasy pozri v poznámke pod čiarou č. 159.

(491) Hoci Komisia bola informovaná o procese privatizácie, ale nie o podrobnom pláne likvidácie, Taliansko vzhľadom na uvedené skutočnosti nesplnilo záväzok uvedený v rozhodnutí z roku 2010 oznámiť Komisii do šiestich mesiacov od schválenia záchrannej pomoci reštrukturalizačný plán (alebo plán likvidácie). Záchranná pomoc sa preto od uplynutia šesťmesačnej lehoty 28. augusta 2011 musí považovať za neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc. Komisia sa domnieva, že neoprávnene predĺženú záchrannú pomoc nemožno považovať za zlučiteľnú z iných dôvodov, keďže nespĺňa ani príslušné podmienky usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, ani podmienky rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([162]).

(492) Komisia v tomto prípade skutočne konštatuje, že neoprávnene predĺžená záchranná pomoc nebola poskytnutá na skutočnú a riadne vymedzenú službu všeobecného hospodárskeho záujmu, ako sa požaduje podľa bodu 12 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Spoločnosť Tirrenia už náhradu za prevádzku služieb vo verejnom záujme dostala na základe pôvodného dohovoru (v predĺženom znení), zatiaľ čo záchranná pomoc bola notifikovaná a schválená ako dočasné opatrenie záchrannej pomoci a nie ako náhrada za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Preto ju nie je možné vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(493) Komisia na základe uvedených skutočností kladne konštatuje, že spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe už sumu 25 852 548,93 EUR splatila 18. septembra 2012. Táto platba bola vyššia ako suma 25 203 063,89 EUR splatná štátu 11. júla 2011. Keďže však bolo rozhodnuté, že neoprávnene predĺžená záchranná pomoc je nezlučiteľná, splatenie musí zahŕňať aspoň sumu rovnajúcu sa platnému úroku z vrátenej sumy. Ak by úrok, ktorý zaplatila spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, nebol dostatočný, zostávajúca suma úroku by sa musela stále vymáhať.

7.3.3. *Možné použitie finančných prostriedkov na modernizáciu lodí na účely likvidity*

(494) Keďže možné použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, jeho zlučiteľnosť sa má posudzovať vzhľadom na výnimky stanovené v odsekoch 2 a 3 tohto článku a v článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(495) Komisia konštatuje, že spoločnosť Tirrenia spĺňala kritériá podniku v ťažkostiach najmenej od 5. augusta 2010, čiže od dátumu, keď bola pripustená k mimoriadnemu správnemu konaniu. V ten istý deň bol prijatý zákonný dekrét umožňujúci využitie tohto opatrenia. Podľa vedomostí Komisie boli tieto finančné prostriedky prvýkrát použité na účely likvidity 12. augusta 2010, keď Banca Carige použila 4 657 005,35 EUR na vyrovnanie dvoch dlhov, ktoré jej mala splatiť spoločnosť Tirrenia (pozri odôvodnenie 110). Toto opatrenie sa preto v zásade musí posudzovať na základe usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(496) Aj keď bolo toto opatrenie poskytnuté pred nadobudnutím účinnosti usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014 dňa 1. augusta 2014, podľa bodu 139 týchto usmernení bude Komisia pri skúmaní pomoci v prospech poskytovateľov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorí sa nachádzajú v ťažkostiach, akým bola spoločnosť Tirrenia, uplatňovať ustanovenia kapitoly 5 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014 bez ohľadu na dátum poskytnutia pomoci.

(497) Komisia konštatuje, že na rozdiel od opatrenia záchrannej pomoci schváleného v rozhodnutí z roku 2010 Taliansko možné použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity nikdy nenotifikovalo. Spoločnosť Tirrenia navyše v každom prípade finančné prostriedky určené na modernizáciu lodí, ktoré sa použili na účely likvidity, štátu nesplatila v lehote šiestich mesiacov stanovenej v usmerneniach o záchrane a likvidácii z roku 2014. Ako bolo vysvetlené (pozri oddiel 7.3.2.), Taliansko napokon Komisii nepredložilo reštrukturalizačný plán ani plán likvidácie spoločnosti Tirrenia. Komisia preto dospela k záveru, že použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity nemožno považovať za zlučiteľnú reštrukturalizačnú pomoc na základe usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014.

([162]) Aj keď táto pomoc bola poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014, podľa bodu 139 týchto usmernení musí Komisia pri skúmaní pomoci v prospech poskytovateľov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorí sa nachádzajú v ťažkostiach, akým bola spoločnosť Tirrenia, uplatňovať ustanovenia usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014 bez ohľadu na dátum poskytnutia pomoci. Keď Komisia posudzuje, či je pomoc, ktorá bola poskytovateľom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu nachádzajúcim sa v ťažkostiach poskytnutá pred 31. januárom 2012, zlučiteľná podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014, takáto pomoc sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak spĺňa ustanovenia rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, s výnimkou bodov 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

(498) Keď Komisia na základe bodu 9 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu posudzuje, či je pomoc, ktorá bola poskytovateľom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu nachádzajúcim sa v ťažkostiach poskytnutá pred 31. januárom 2012, čiže pred dátumom nadobudnutia účinnosti rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, zlučiteľná podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014, takáto pomoc sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak spĺňa ustanovenia rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, s výnimkou bodov 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60 ([163]).

(499) Komisia v tomto prípade konštatuje, že na základe súčasného opatrenia mohla spoločnosť Tirrenia využívať finančné prostriedky na pokrytie potrieb likvidity len dočasne. Spoločnosť Tirrenia skutočne musela tieto vyhradené finančné prostriedky doplniť, aby sa mohli použiť na ich pôvodný účel, t. j. na zaplatenie nevyhnutnej modernizácie lodí spoločnosti Tirrenia. Táto modernizácia bola potrebná na splnenie nových medzinárodných bezpečnostných noriem a bola preto rozhodujúca pre dostupnosť lodí spoločnosti Tirrenia na účely plnenia jej záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Spoločnosť Tirrenia však v praxi túto požiadavku nedodržala a zaplatila len za modernizáciu lode Clodia. Modernizáciu ostatných dotknutých lodí preto musela zaplatiť spoločnosť CIN z vlastných zdrojov. Aj keby toto opatrenie predstavovalo náhradu za služby vo verejnom záujme, čo Taliansko nepreukázalo, spoločnosť Tirrenia by tým, že nedoplnila finančné prostriedky na zaplatenie modernizácie lodí ([164]), ani tieto finančné prostriedky nevrátila štátu, v skutočnosti mala prospech z nezlučiteľnej nadmernej náhrady. Komisia sa preto domnieva, že toto opatrenie nie je možné vyhlásiť za zlučiteľné na základe rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(500) Komisia pre úplnosť pripomína, že na toto opatrenie sa neuplatňujú ani výnimky stanovené v článku 107 ods. 3 písm. a), b), d) a e) ZFEÚ.

(501) Komisia preto dospela k záveru, že suma 11 421 300 EUR ([165]), ktorá sa nepoužila ani na zaplatenie modernizácie lodí, ani sa nevrátila štátu, predstavuje prevádzkovú pomoc, ktorou sa znižujú náklady, ktoré by spoločnosť Tirrenia inak musela znášať z vlastných zdrojov, a je preto nezlučiteľná s vnútorným trhom ([166]). Komisia konštatuje, že táto pomoc bola príjemcovi skutočne k dispozícii od dátumu nadobudnutia účinnosti zákona z roku 2010, t. j. od 6. októbra 2010.

7.3.4. *Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie*

(502) Komisia dospela k záveru (pozri odôvodnenia 416 – 426), že oslobodenie od i) nepriamych daní z operácií a aktov súvisiacich s prevodom spoločností Caremar, Saremar, Toremar a obchodnej pobočky Tirrenia na ich príslušných nadobúdateľov a od ii) dane z príjmov právnických osôb, pokiaľ ide o príjem z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN, ktoré bolo poskytnuté zákonom z roku 2010, predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia.

(503) Pomoc sa v oboch prípadoch rovná dani, ktorá je riadne splatná z takýchto transakcií. Zlučiteľnosť tejto štátnej pomoci sa preto má posudzovať vzhľadom na výnimky stanovené v článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ a v článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(504) Komisia sa domnieva, že nijaké z týchto oslobodení od dane nemožno považovať za zlučiteľné na základe akejkoľvek z výnimiek stanovených v článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ.

(505) V súvislosti s prevodom obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN Komisia navyše konštatuje, že v čase prijatia tohto rozhodnutia už spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe nevykonáva službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Preto sa nemožno odvolať ani na dôvody zlučiteľnosti stanovené v článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(506) V súvislosti s prevodmi na regióny Komisia konštatuje, že pomoc vyplatená prostredníctvom tohto oslobodenia od dane je jednorazovým opatrením, ktoré súvisí s prevodom aktív vzhľadom na reorganizáciu a následnú privatizáciu skupiny Tirrenia. Komisia sa preto domnieva, že nie je neoddeliteľne spojená so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré vykonávala spoločnosť Tirrenia, a preto by sa nemala posudzovať na rovnakom základe zlučiteľnosti. Takéto oslobodenie od dane skutočne nesúvisí s prevádzkou služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ako sa vymedzuje v pôvodnom dohovore platnom v čase vykonania prevodov (november 2009). Ani v prípade týchto prevodov sa preto nemožno odvolať na dôvody zlučiteľnosti stanovené v článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

([163]) Pozri bod 140 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii z roku 2014.

([164]) S výnimkou modernizácie lode Clodia, ktorú zaplatila spoločnosť Tirrenia.

([165]) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 192, z 12 051 900 EUR poskytnutých na uskutočnenie modernizácie lodí, ktorá bola potrebná na splnenie medzinárodných bezpečnostných noriem, spoločnosť Tirrenia skutočne použila len 630 600 EUR na zaplatenie modernizácie lode Clodia.

([166]) Vec C-301/87 Francúzsko/Komisia, ECLI:EU:C:1990:67, bod 41.

(507) Komisia preto dospela k záveru, že oslobodenie spoločnosti Tirrenia od dane predstavuje prevádzkovú pomoc, ktorou sa znižujú náklady, ktoré by spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe inak musela znášať z vlastných zdrojov, a je preto nezlučiteľná s vnútorným trhom ([167]).

7.3.5. *Záver o zlučiteľnosti pomoci*

(508) Komisia na základe predchádzajúceho posúdenia dospela k záveru, že:

— náhrada poskytnutá spoločnosti Tirrenia a priorita kotvenia v prípade prevádzky námorných liniek v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ, rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a v prípade deviatich ([168]) z dvanástich liniek aj podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005,

— záchranná pomoc pre spoločnosť Tirrenia bola neoprávnene predĺžená v období od 11. júla 2011 do 18. septembra 2012 (keď bola splatená) a je nezlučiteľná s vnútorným trhom,

— použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity predstavuje prevádzkovú pomoc pre spoločnosť Tirrenia. Táto pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom,

— oslobodenie spoločnosti Tirrenia od nepriamych daní z operácií a aktov súvisiacich s prevodom spoločností Caremar, Saremar, Toremar a obchodnej pobočky Tirrenia na ich príslušných nadobúdateľov predstavuje nezlučiteľnú prevádzkovú pomoc pre spoločnosť Tirrenia. Oslobodenie spoločnosti Tirrenia od dane z príjmov právnických osôb, pokiaľ ide o príjem z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN, takisto predstavuje nezlučiteľnú prevádzkovú pomoc pre spoločnosť Tirrenia.

7.4. **Odpoveď na podania spoločnosti Grimaldi**

(509) Ako už bolo uvedené (pozri oddiel 6), spoločnosť Grimaldi predložila Komisii a talianskym orgánom viacero podaní. Tieto podania boli predložené po uplynutí lehôt na predloženie pripomienok zainteresovaných tretích strán k rozhodnutiu z roku 2011 a rozhodnutiu z roku 2012. Spoločnosť Grimaldi sa pritom označila za konkurenta spoločnosti CIN, a preto mohla splniť kritériá zainteresovanej strany, nevyplnila však povinný formulár sťažnosti uvedený v článku 24 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2015/1589. Komisia okrem toho upozorňuje, že niektoré tvrdenia spoločnosti Grimaldi nie je možné v tomto rozhodnutí riešiť, keďže neboli zahrnuté do rozsahu pôsobnosti formálneho vyšetrovacieho konania.

(510) Bez ohľadu na uvedené skutočnosti Komisia v súvislosti s tvrdeniami spoločnosti Grimaldi uvedenými v jej podaniach konštatuje toto:

— tvrdenia týkajúce sa zneužívania dominantného postavenia podľa článku 102 písm. b) ZFEÚ vyšetroval vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže AGCM, ktorý sa nimi pôvodne zaoberal v uznesení č. 27053 z 28. marca 2018 (k dátumu prijatia tohto rozhodnutia zostáva vec otvorená po čiastočnom zrušení tohto uznesenia správnym súdom – pozri odôvodnenie 279),

— Komisia zistila, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti CIN na základe nového dohovoru nepredstavuje štátnu pomoc, keďže spĺňa štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark. Z posúdenia, ktoré vykonala Komisia, vyplynulo, že každá z liniek, ktoré spoločnosť CIN prevádzkuje v režime služieb vo verejnom záujme, spĺňa kritériá skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([169]) (pozri odôvodnenie 348) a že spoločnosť CIN nedostala nadmernú náhradu (pozri odôvodnenie 366),

— podľa nového dohovoru spoločnosť musí CIN každoročne predkladať ministerstvu dopravy na preskúmanie svoje prevádzkové účty. Tieto účty sú ďalej rozdelené podľa jednotlivých liniek a osvedčené nezávislým audítorom a zabezpečuje sa nimi, aby boli náklady a príjmy činností týkajúcich sa služby vo verejnom záujme oddelené od komerčných činností. Komisii bola doručená kópia týchto účtov,

([167]) Pozri poznámku pod čiarou č. 166.

([168]) Presné trasy pozri v poznámke pod čiarou č. 159.

([169]) Tvrdenie spoločnosti Grimaldi, že iní prevádzkovatelia poskytovali služby považované za rovnocenné službám, ktoré spoločnosť CIN poskytovala podľa nového dohovoru, nie je možné akceptovať z viacerých dôvodov. Spoločnosť Grimaldi predovšetkým neposudzovala stav hospodárskej súťaže v okamihu poverenia spoločnosti CIN, ale namiesto toho sa odvolala na uznesenie úradu AGCM, ktoré sa sústreďuje najmä na situáciu od roku 2015. Okrem toho, aj pokiaľ by v okamihu poverenia spoločnosť CIN mohol byť prítomný iný prevádzkovateľ, spoločnosť Grimaldi nepreukázala, že sa to týka služieb rovnocenných službám, ktoré poskytovala spoločnosť CIN. Služby ponúkané týmito inými prevádzkovateľmi skutočne môžu byť obmedzené na sezónu, môžu mať odlišnú frekvenciu alebo nemusia spájať presne tie isté prístavy. Preto nebolo preukázané, že služby poskytované inými prevádzkovateľmi sú dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme stanovených v novom dohovore.

— oneskorenie zaplatenia časti odloženej ceny za obchodnú pobočku Tirrenia je predmetom vnútroštátneho súdneho konania, ktoré začala spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe,

— nezdá sa, že by z navrhovanej fúzie spoločností CIN a Moby vyplývali akékoľvek otázky štátnej pomoci, keďže výsledný zlúčený podnik môže stále viesť samostatné účty pre svoje činnosti týkajúce sa služby vo verejnom záujme a svoje komerčné činnosti,

— v novom dohovore sa predpokladajú sankcie za porušenie záväzkov spoločnosti CIN podľa tohto dohovoru, a preto sú akékoľvek údajné porušenia (napr. zvýšenia cien) vecou, v ktorej majú konať vnútroštátne orgány.

8. **ZÁVER**

(511) Komisia zistila, že Taliansko neoprávnene vykonalo niektoré z posudzovaných opatrení pomoci v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Na základe predchádzajúceho posúdenia Komisia rozhodla, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Tirrenia na základe predĺženia pôvodného dohovoru je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ. Keďže priorita kotvenia je neoddeliteľne spojená s plnením služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spoločnosťou Tirrenia, toto opatrenie je takisto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ. V prípade deviatich z dvanástich dotknutých liniek so službami vo verejnom záujme bolo Taliansko vyňaté z povinnosti predchádzajúcej notifikácie stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ, pretože náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Tirrenia a priorita kotvenia poskytnutá na prevádzku týchto deviatich liniek boli v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(512) Záchranná pomoc pre spoločnosť Tirrenia, ktorá bola neoprávnene predĺžená v období od 11. júla 2011 do 18. septembra 2012, je však nezlučiteľná s vnútorným trhom. Použitie finančných prostriedkov určených na modernizáciu lodí na účely likvidity navyše predstavuje prevádzkovú pomoc pre spoločnosť Tirrenia, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Oslobodenie od nepriamych daní z operácií a aktov súvisiacich s prevodom spoločností Caremar, Saremar, Toremar a obchodnej pobočky Tirrenia na ich príslušných nadobúdateľov a od dane z príjmov právnických osôb, pokiaľ ide o príjem z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN, napokon takisto predstavuje prevádzkovú pomoc pre spoločnosť Tirrenia, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

(513) Toto rozhodnutie sa netýka nijakých iných otázok ani sa ním neprejudikujú nijaké iné otázky, na ktoré sa vzťahujú rozhodnutia z rokov 2011 a 2012 ([170]) alebo na ktoré Komisiu upozornili zainteresované strany počas vyšetrovania, ktoré sa začalo na základe uvedených rozhodnutí.

9. **VYMÁHANIE PROSTRIEDKOV**

(514) Podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie a ustálenej judikatúry súdov Únie má Komisia právomoc rozhodnúť, že dotknutý členský štát zmení alebo zruší pomoc, keď Komisia zistí, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom ([171]). Súdy Únie takisto súdržne rozhodli, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, je určená na obnovenie predtým existujúcej situácie ([172]).

(515) Súdy Únie v tejto súvislosti stanovili, že tento cieľ je dosiahnutý vtedy, keď príjemca vráti sumy poskytnuté v podobe neoprávnenej pomoci, a tým stratí výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na vnútornom trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([173]).

(516) V súlade s judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589 stanovuje, že „[a]k sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu“.

(517) Keďže dotknuté opatrenia boli vykonané v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a majú sa tak považovať za neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, vymôžu sa s cieľom obnoviť situáciu, ktorá na vnútornom trhu existovala pred ich poskytnutím. Vymáhanie sa vzťahuje na obdobie od dátumu, keď dostal príjemca pomoc k dispozícii, až do skutočného vrátenia pomoci. Suma, ktorá sa má vrátiť, je zaťažená úrokom až do jej skutočného vrátenia.

([170]) Pozri odôvodnenia 1 – 5 tohto rozhodnutia.
([171]) Rozsudok z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, C-70/72, EU:C:1973:87, bod 13.
([172]) Rozsudok z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 66.
([173]) Rozsudok z 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(518) V aktuálnom prípade je príjemca pomoci, spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, už v insolvenčnom konaní. Skutočné vrátenie sa preto môže dosiahnuť registráciou pohľadávky týkajúcej sa pomoci, ktorá sa má vrátiť, v zozname záväzkov ([174]). V takomto prípade musí po registrácii pohľadávky nasledovať i) vrátenie vymáhanej sumy v plnej výške alebo, ak to nie je možné dosiahnuť, ii) likvidácia podniku a definitívne ukončenie jeho činností.

(519) Nezlučiteľná štátna pomoc uvedená v odôvodnení 508, ktorá bola poskytnutá spoločnosti Tirrenia, sa musí Taliansku splatiť, pokiaľ bola vyplatená. Pomoc, ktorá sa má vrátiť, sa konkrétne stanovuje takto:

a) istina záchrannej pomoci, t. j. 25 203 063,89 EUR, plus úrok z vymáhania, plynúci od dátumov vyplatenia dvoch tranží úveru a od dátumu, keď si spoločnosť BIIS uplatnila štátnu záruku (t. j. od 28. februára 2011 za prvú tranžu vo výške 20 000 000 EUR, od 23. marca 2011 za druhú tranžu vo výške 5 000 000 EUR a od 11. júla 2011 za sumu 203 063,89 EUR), až do úplného vrátenia. Komisia berie na vedomie, že príjemca už splatil istinu pomoci a časť úroku z vymáhania;

b) finančné prostriedky na modernizáciu lodí, ktoré sa použili na účely likvidity, t. j. 11 421 300 EUR, plus úrok z vymáhania, plynúci od dátumu nadobudnutia účinnosti zákona z roku 2010, t. j. od 6. októbra 2010, až do úplného vrátenia;

c) pokiaľ nepriame dane z operácií a aktov súvisiacich s prevodom spoločností Caremar, Saremar a Toremar na príslušné regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko a s prevodom obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN platí predávajúci, istina pomoci sa rovná daniam, ktoré sú riadne splatné z týchto druhov transakcií. Taliansko poskytne zoznam všetkých dokumentov, ktoré boli skutočne oslobodené od dane, a vypočíta riadne splatné dane. K týmto sumám sa pripočíta úrok z vymáhania, plynúci od dátumu (dátumov) vystavenia úradných dokumentov, ktoré boli oslobodené od dane, až do úplného vrátenia.

(520) Taliansko okrem toho neoslobodí príjmy z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN od dane z príjmov právnických osôb, ktorú má zaplatiť spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe.

10. **HOSPODÁRSKA KONTINUITA**

(521) Ak prišlo k predaju alebo prevodu príjemcu neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci, povinnosť vrátenia pomoci sa môže rozšíriť na iné podniky, na ktoré boli prevedené akcie alebo obchodné činnosti príjemcu ([175]). V prípade predaja akcií, keď príjemca stále existuje a pôsobí na trhu a len sa zmenili jeho vlastníci, povinnosť vrátenia pomoci zostáva príjemcovi. V prípade predaja aktív, keď iný podnik pokračuje v obchodnej činnosti s niektorými alebo so všetkými aktívami pôvodného príjemcu, mal by sa za príjemcu štátnej pomoci považovať tento iný podnik, pokiaľ štruktúra prevodu alebo predaja vedie k záveru, že medzi týmito dvoma podnikmi existuje hospodárska kontinuita.

(522) Keď naopak možno preukázať, že bez ohľadu na prevod niektorých alebo všetkých aktív prínos z neoprávnenej pomoci zostáva pôvodnému príjemcovi a nadobúdajúci podnik vykonáva podstatne odlišnú činnosť, povinnosť splatenia zostane pôvodnému príjemcovi pomoci. Podľa judikatúry môžu byť pri posudzovaní existencie hospodárskej kontinuity zohľadnené tieto faktory: rozsah prevodu (aktíva a pasíva, kontinuita pracovnej sily, balíky aktív), cena prevodu, identita vlastníkov nadobúdajúceho podniku a pôvodného podniku, okamih uskutočnenia prevodu (po začiatku vyšetrovania, začatí konania alebo konečnom rozhodnutí) a hospodárska logika transakcie ([176]).

([174]) Zaradenie pohľadávky týkajúcej sa štátnej pomoci v zozname záväzkov sa upravuje vnútroštátnym právom, pokiaľ je toto zaradenie v súlade so zásadou efektívnosti a zásadou rovnocennosti. Pozri bod 64 oznámenia Komisie o vymáhaní neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci, C 247/1, 23. júla 2019. Pohľadávka týkajúca sa štátnej pomoci v každom prípade nemôže byť zaradená nižšie ako bežné nezabezpečené pohľadávky. Konečnou registráciou pohľadávky týkajúcej sa štátnej pomoci sa zároveň zastavuje narastanie dodatočného úroku z vymáhania.

([175]) Vec C-303/88 *Taliansko/Komisia*, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Vec T-121/15 Fortischem a.s. /Komisia, ECLI:EU:T:2019:684, bod 208.

(523) Podľa tej istej judikatúry sa uvedené faktory môžu zohľadniť v rôznej miere podľa osobitných vlastností dotknutého prípadu. Z toho vyplýva, že Komisia nemusí zohľadniť všetky tieto faktory, čo potvrdzuje formulácia „*môžu byť zohľadnené*“ ([177]) a skutočnosť, že medzi týmito faktormi neexistuje nijaká hierarchia. V aktuálnom prípade sa Komisia domnieva, že pri posudzovaní hospodárskej kontinuity by sa mala zohľadniť najmä osobitná povaha transakcie medzi spoločnosťou Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosťou CIN, ktorá sa týkala privatizácie časti verejného podniku prostredníctvom výberového konania na osemročnú zmluvu o službách vo verejnom záujme spojenú s aktívami potrebnými na prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu uvedených v tejto zmluve.

(524) S cieľom rozhodnúť, či medzi spoločnosťou Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosťou CIN existuje hospodárska kontinuita, a teda stanoviť, či by za vrátenie nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe mala zodpovedať spoločnosť CIN, Komisia uplatnila uvedené ukazovatele na osobitné okolnosti dotknutého prípadu.

10.1. **Rozsah prevodu**

(525) Tento ukazovateľ sa týka rozsahu prevodu existujúcich aktív a pasív vrátane zmluvných vzťahov so zamestnancami a dodávateľmi zo spoločnosti Tirrenia di Navigazione (neskôr v mimoriadnej správe) na spoločnosť CIN. Na úvod treba pripomenúť, že nebol prevedený nijaký z existujúcich záväzkov: tie úplne zostali spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe a v čase prijatia tohto rozhodnutia jej stále zostávajú. Prevod skutočne zahŕňal úplné odpísanie akýchkoľvek pohľadávok týkajúcich sa prevádzaných aktív, akými sú hypotéky, zaistenia a prednostné pohľadávky.

(526) Komisia v súvislosti s aktívami okrem toho najprv konštatuje, že postup predaja obchodnej pobočky Tirrenia nasledoval po neúspešnom pokuse o privatizáciu spoločnosti Tirrenia di Navigazione v celosti, so všetkými jej aktívami a pasívami, vrátane jej dcérskej spoločnosti Siremar. Po druhé, úspešný pokus o privatizáciu zahŕňal len aktíva, ktoré sa považovali za potrebné pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a súvisiace zmluvné vzťahy s dodávateľmi, s odlišným a užším rozsahom v porovnaní s prvým pokusom (približne 45 % z hľadiska počtu lodí). Tie aktíva, ktoré sa nepovažovali za potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, sa predali samostatne v odlišných a neprepojených verejných súťažiach a zahŕňali šesť lodí, nehnuteľnosti v Taliansku aj v zahraničí a umeleckú zbierku. V samostatnom výberovom konaní sa predala aj spoločnosť Siremar, dcérska spoločnosť spoločnosti Tirrenia. Keďže spoločnosť Siremar prevádzkovala viacero liniek spájajúcich Sicíliu s inými menšími ostrovmi, s veľkým počtom zamestnancov a viacerými loďami, týmto oddelením sa ďalej znižuje rozsah činností obchodnej pobočky Tirrenia v porovnaní s pôvodnou spoločnosťou Tirrenia di Navigazione.

(527) Komisia na druhej strane konštatuje, že do rozsahu prevodu bola zahrnutá obchodná značka Tirrenia a jej hodnota bola zahrnutá do trhovej ceny, ktorú zaplatila spoločnosť CIN.

(528) Komisia napokon zároveň konštatuje, že pokiaľ ide o pracovnú silu, neprišlo k nijakému prevodu pracovných zmlúv zo spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe na spoločnosť CIN. Podľa článku 2112 talianskeho občianskeho zákonníka sa skutočne vyžaduje, aby v prípade prevodu podniku pokračovali existujúce pracovné zmluvy u kupujúceho a aby každému zamestnancovi zostali zachované všetky práva, ktoré z nich vyplývajú. Podľa zákonného dekrétu č. 270/1999 sa však tento riadny režim neuplatňuje na prevod pobočky podniku, na ktorý sa vzťahuje mimoriadne správne konanie a ktorý poskytuje základné služby vo verejnom záujme. Nový vlastník je naopak povinný prevziať zamestnancov potrebných na poskytovanie tejto služby a dva roky nepristúpiť k hromadnému prepúšťaniu (pozri odôvodnenie 160). Komisia konštatuje, že zatiaľ čo všeobecným pravidlom by sa stanovila jasná kontinuita pracovnej sily medzi spoločnosťou Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosťou CIN, táto výnimka skutočne umožnila, aby spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe ukončila všetky zmluvy so svojimi zamestnancami. Spoločnosť CIN potom s odbormi zamestnancov dohodla nové zmluvné podmienky a nové pracovné zmluvy ponúkla len tým zamestnancom, ktorí skutočne pracovali na plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom plne rešpektovala platné pracovnoprávne predpisy.

(529) Povinnosť zachovať počet zamestnancov bola skutočne stanovená všeobecným zákonom (pozri odôvodnenie 528), talianske orgány ju preto museli rešpektovať pri nastavení postupu predaja. Komisia však aj bez tejto zákonnej povinnosti konštatuje, že v činnosti lodnej dopravy je na prevádzku lodí potrebný povinný minimálny počet

([177]) Vec T-123/09 Ryanair/Komisia, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

zamestnancov s veľmi osobitným súborom zručností, ako sa uvádza v tabuľkách obsadzovania (pozri odôvodnenie 175). V aktuálnom prípade by spoločnosť CIN po uzavretí nového dohovoru skutočne musela na plnenie svojich záväzkov prijať v krátkom časovom rámci viac ako 1 200 zamestnancov. Preto je veľmi pravdepodobné, že spoločnosť CIN by z dôvodov účelnosti a zníženia nákladov náboru prijala väčšinu zamestnancov spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe aj vtedy, keby nemala povinnosť ponúknuť pracovné zmluvy.

(530) Komisia preto dospela k záveru, že zatiaľ čo v skutočnosti existovala kontinuita pracovnej sily, bola výsledkom skutkových okolností prípadu (t. j. veľkosti prevodu) a platných pracovnoprávnych predpisov. Na spoločnosť CIN bola na druhej strane prevedená len časť aktív spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe a neboli prevedené nijaké jej záväzky.

10.2. **Cena prevodu**

(531) Podľa ustálenej judikatúry by ukazovateľom hospodárskej kontinuity medzi likvidovaným podnikom, ktorý má vrátiť pomoc štátu, a novo vytvoreným podnikom bol aj prevod aktív za cenu nižšiu ako trhová cena. Komisia v tomto prípade konštatuje, že aktíva boli prevedené v dôsledku výberového konania, ktoré bolo dostatočne otvorené, transparentné a nediskriminačné na to, aby sa získala trhová cena, ako sa opisuje v oddiele 7.1.3.4. Neexistujú nijaké dôkazy, že spoločné výberové konanie na predaj aktív a na zmluvu o službách vo verejnom záujme malo negatívny vplyv na výsledok súťaže. Taliansko naopak preukázalo, že keď sa usporiadali samostatné výberové konania na niektoré iné lode spoločností Tirrenia a Siremar, tieto lode sa dali predať len za zostatkovú hodnotu pri vyradení. Podmienkami stanovenými pri predaji, akou je požiadavka zachovať úroveň zamestnanosti na dva roky, sa cena skutočne neznížila, ako sa stanovuje v správe spoločnosti Ecorys ([178]). Okrem toho, dokonca aj keď napokon bola zaplatená cena nižšia ako cena určená v posúdení hodnoty nezávislým expertom, ktoré predložila Banca Profilo, pretože časť platby bola odložená, takýto odklad bol neoddeliteľnou súčasťou dynamiky výberového konania, v kontexte ktorého mali všetci ostatní uchádzači možnosť vyrovnať ponuku spoločnosti CIN s podobnými platobnými podmienkami ([179]). Podľa ustálenej judikatúry je výsledok otvoreného a transparentného výberového konania v skutočnosti dokonca presnejší ako akékoľvek posúdenie hodnoty vykonané expertom ([180]).

(532) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že okolnosti prevodu vylučujú prenos akejkoľvek hospodárskej výhody, ktorú získala spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, na spoločnosť CIN.

10.3. **Identita vlastníkov**

(533) Ak sa prevod aktív uskutočňuje medzi dvoma prepojenými subjektmi, je to silný signál, že účelom prevodu môže veľmi dobre byť obídenie povinnosti vrátiť pomoc, ktorá bola v rozhodnutí Komisie určená ako neoprávnená a nezlučiteľná. Komisia v tomto prípade konštatuje, že spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosť CIN nemali a nemajú nijaké prepojenia akéhokoľvek druhu. Spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe bola verejným podnikom, ktorého úplným konečným vlastníkom bolo ministerstvo financií a hospodárstva ([181]). Spoločnosť CIN bola pôvodne konzorciom súkromného sektora, ktoré zahŕňalo existujúceho prevádzkovateľa trajektov (spoločnosť Moby) a tri fondy. Všetky strany tohto konzorcia boli súkromné ([182]). Komisia preto konštatuje, že zo spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe sa nemohla vykonávať nijaká kontrola nad spoločnosťou CIN a naopak.

10.4. **Načasovanie prevodu**

(534) Ak sa prevod aktív uskutočnil po prijatí rozhodnutia Komisie, v ktorom sa spochybňuje zlučiteľnosť pomoci, ktorá už bola poskytnutá, je to ďalší ukazovateľ, že takýto prevod mohol vzniknúť s cieľom obísť príkaz na vymáhanie. Komisia v tomto prípade konštatuje, že výzva na vyjadrenie záujmu bola uverejnená 15. septembra 2010, zatiaľ čo kúpna zmluva so spoločnosťou CIN bola podpísaná 25. júla 2011. Rozhodnutie Komisie o začatí formálneho vyšetrovania bolo naopak prijaté 5. októbra 2011. Toto rozhodnutie sa okrem iného týkalo privatizácie pobočky

([178]) Pozri odôvodnenie 99.
([179]) Pozri odôvodnenie 384.
([180]) Pozri odôvodnenie 391.
([181]) Pozri odôvodnenie 13.
([182]) Táto skutočnosť sa nemení tým, že spoločnosť Onorato Partecipazioni neskôr nadobudla úplné vlastníctvo spoločností Moby a CIN a úplnú kontrolu nad nimi (pozri aj odôvodnenie 82.

spoločnosti Tirrenia. Komisia navyše formálne vyšetrovanie rozšírila okrem iného na nový dohovor, ktorý spoločnosť CIN podpísala 7. novembra 2012 ([183]). Hoci bol prevod dokončený až 19. júla 2012, bolo to najmä z dôvodu, že bolo potrebné získať súhlas Komisie s fúziou. Komisia však konštatuje, že kúpna zmluva bola platná a záväzná už 25. júla 2011, aj keď sa identita jednej zo strán neskôr zmenila s cieľom odstrániť obavy týkajúce sa hospodárskej súťaže, ktoré boli vznesené v priebehu postupu fúzie. Nedá sa spochybniť, že keď strany podpisovali zmluvu, nevedeli, že Komisia o niekoľko mesiacov otvorí formálne vyšetrovanie, nehovoriac o tom, že by poznali jeho obsah, rozoznali riziko, ktoré pre každú stranu znamená, a rozhodli sa previesť aktíva, aby znemožnili takéto vyšetrovanie s akýmkoľvek účelom. Platí to pre opatrenia opísané v rozhodnutí z roku 2011 a ešte viac pre opatrenia opísané v rozhodnutí z roku 2012, ktoré bolo prijaté po uzavretí predaja a zverení nového dohovoru spoločnosti CIN.

(535) Komisia navyše konštatuje, že Taliansko informovalo Komisiu o svojom zámere predať obchodnú pobočku Tirrenia v balíku s novým dohovorom dostatočne včas v rámci diskusií s Komisiou o vykonávaní nariadenia o námornej kabotáži (pozri aj oddiel 2.4.). Taliansko okrem toho z dôvodov právnej istoty notifikovalo aj návrh nového dohovoru ([184]). To je ďalšou silnou indíciou, že Taliansko nemalo v úmysle obchádzať akýkoľvek budúci príkaz na vymáhanie tým, že zorganizuje prevod obchodnej pobočky a zverenie nového dohovoru spôsobom opísaným a posúdeným v oddiele 7.1.3.

10.5. **Hospodárska logika prevodu**

(536) Tento ukazovateľ sa týka zámerov strán zúčastnených na prevode aktív aj jeho hospodárskeho odôvodnenia vzhľadom na budúcu obchodnú činnosť podniku, ktorý bude tieto aktíva prevádzkovať. Komisia v tejto súvislosti najprv konštatuje, že zámerom talianskych orgánov na jednej strane bolo dodržať povinnosť liberalizácie sektora námornej dopravy ako sa uvádza v nariadení o námornej kabotáži privatizáciou jej hlavného verejného prevádzkovateľa, skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Tirrenia v mimoriadnej správe, a zverením záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme nadobúdajúcemu podniku. Hoci sa podľa uvedeného nariadenia nevyžaduje, tento prevod aktív a náhrady za službu vo verejnom záujme bol skutočne jednou z možností, ktoré malo Taliansko k dispozícii (pozri aj odôvodnenie 114) na uskutočnenie liberalizácie, a za týchto okolností bol optimálny aj z hľadiska predajnej ceny aktív v pomere k použitiu dvoch samostatných postupov ([185]). Zámerom spoločnosti CIN na druhej strane bolo prevádzkovanie liniek na základe záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme efektívnejšie než to robila predchádzajúca spoločnosť Tirrenia di Navigazione (neskôr v mimoriadnej správe), a tým dosiahnuť zisk (s prihliadnutím na linky a obdobia, kde pôsobila na voľnom trhu).

(537) Pokiaľ ide o budúcu obchodnú činnosť spoločnosti, Komisia konštatuje, že hoci je pravda, že spoločnosť CIN ponúka rovnaké alebo veľmi podobné linky a frekvencie ako spoločnosť Tirrenia, je to len logický dôsledok pretrvávajúcej potreby poskytovania skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ako sa uvádza v novom dohovore. Inými slovami, kontinuita služby vo verejnom záujme by sa nemala zamieňať a spájať s hospodárskou kontinuitou podľa pravidiel štátnej pomoci. Komisia sa skutočne domnieva, že na dosiahnutie vlastného účelu nového dohovoru, t. j. i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov, Taliansko muselo navrhnúť geografický rozsah nového dohovoru podobne ako v prípade pôvodného dohovoru.

(538) Komisia okrem toho konštatuje, že podmienky každodenného vykonávania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme spoločnosťou CIN sú zásadne odlišné. Výška náhrady sa stanovuje pomocou úplne odlišného mechanizmu, ktorý si od prevádzkovateľa vyžaduje efektívnu prevádzku, a spoločnosť CIN sa skutočne podujala: zvýšiť efektívnosť flotily z hľadiska údržby, poistenia, nákladov na palivo a riadenia posádky, zlepšiť online predaj, zlepšiť kvalitu a ponuku služieb na palube a zvýšiť počet cestujúcich a množstvo prepraveného tovaru. Pri neexistencii záruky plného pokrytia nákladov a pri výške nominálnej náhrady pevne stanovenej na niekoľko rokov (t. j. pri jej reálnom znižovaní) spoločnosť CIN skutočne nemala inú možnosť, len vykonanie úplnej revízie obchodnej stratégie, ktorú sledovala spoločnosť Tirrenia di Navigazione. Spoločnosť Tirrenia di Navigazione počas celej svojej histórie v rámci skupiny Tirrenia vždy a súdržne fungovala ako služba vo verejnom záujme bez akejkoľvek stratégie na dosiahnutie udržateľnej ziskovosti, zatiaľ čo spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe sa sústredila len na riadnu likvidáciu podniku so zabezpečením kontinuity služby vo verejnom záujme až do prevodu vlastníctva na spoločnosť CIN v nadväznosti na výberové konanie.

([183]) Zmenené znenie tohto rozhodnutia prijala Komisia 19. decembra 2012 (pozri odôvodnenie 5).
([184]) Pozri odôvodnenie 4.
([185]) Pozri odôvodnenie 398.

(539) Spoločnosť CIN tak vykonávala svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a svoje iné činnosti za úplne iných prevádzkových podmienok ako spoločnosť Tirrenia v mimoriadnej správe, a to na základe vlastnej stratégie. Talianske orgány skutočne od spoločnosti CIN nevyžadovali, aby dodržiavala akýkoľvek konkrétny obchodný model alebo zachovávala určitý rozsah činností okrem tých, ktoré boli uvedené v novom dohovore, ani aby prevzala akékoľvek osobitné aktíva alebo zamestnancov, ktorí neboli neoddeliteľne spojení s plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako sa vymedzujú v novom dohovore. Spoločnosť CIN v tejto súvislosti mohla (a stále môže) voľne robiť akékoľvek zmeny vo fungovaní obchodnej činnosti, ktoré považuje za vhodné.

(540) Komisia konštatuje, že zatiaľ čo samotné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú z hľadiska liniek a frekvencií nevyhnutne podobné, keďže sú reakciou na podobné potreby týkajúce sa služieb vo verejnom záujme, podmienky ich plnenia a obchodná stratégia, na ktorej je toto plnenie založené, sú odlišné. Táto skutková podobnosť vykonávanej činnosti bola skutočne spôsobená veľmi špecifickými okolnosťami prípadu a bola zmiernená rôznymi finančnými obmedzeniami týkajúcimi sa operácií spoločnosti CIN.

10.6. **Záver o hospodárskej kontinuite medzi spoločnosťou Tirrenia v mimoriadnej správe a spoločnosťou CIN**

(541) Komisia na základe uvedených skutočností konštatuje, že cena prevodu, identita vlastníkov a načasovanie transakcií nepredstavujú nijaké indície hospodárskej kontinuity. Aj keď rozsah transakcie a jej hospodárska logika obsahujú určité prvky, z ktorých vyplýva, že by mohla existovať hospodárska kontinuita, Komisia v prípade týchto dvoch kritérií konštatuje, že každý prvok potenciálnej kontinuity je dôsledkom veľmi osobitných okolností tejto transakcie, t. j. spojenia prevodu aktív a zmluvy o službách vo verejnom záujme do jedného konania, veľkosti transakcie a všeobecne platných pracovnoprávnych predpisov. Neexistujú najmä nijaké indície o pokuse obísť povinnosť vrátenia pomoci. Komisia na základe toho dospela k záveru, že po bližšom preskúmaní neexistuje medzi spoločnosťami Tirrenia a CIN nijaká hospodárska kontinuita. To zároveň znamená, že povinnosť vrátiť neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc, ktorá bola poskytnutú spoločnosti Tirrenia, sa nerozširuje na spoločnosť CIN,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Náhrada poskytnutá spoločnosti Tirrenia a priorita kotvenia poskytnutá v prípade poskytovania námorných služieb na dvanástich linkách podľa pôvodného dohovoru v predĺženom znení v období od 1. januára 2009 do 18. júla 2012 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Štátnu pomoc na prevádzku troch liniek Neapol – Palermo, Civitavecchia – Olbia a Janov – Porto Torres zaviedlo Taliansko neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

2. Pomoc uvedená v odseku 1 tohto článku je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

1. Predĺženie záchrannej pomoci od 11. júla 2011 do 18. septembra 2012 predstavuje pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko zaviedlo štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

2. Pomoc uvedená v odseku 1 tohto článku – vo výške 25 203 063,89 EUR – je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

1. Oslobodenie od nepriamych daní z prevodu spoločností Caremar, Saremar a Toremar na príslušné regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko a obchodnej pobočky Tirrenia na spoločnosť CIN predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko zaviedlo štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

2. Oslobodenie od dane z príjmov právnických osôb v prípade príjmu z predaja obchodnej pobočky Tirrenia spoločnosti CIN predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko zaviedlo štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

3. Pomoc uvedená v odsekoch 1 a 2 tohto článku je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

4. V čase prijatia tohto rozhodnutia Taliansko ešte nevyplatilo pomoc uvedenú v odseku 2 tohto článku.

Článok 4

1. Použitie finančných prostriedkov, ktoré boli určené na modernizáciu lodí, na účely likvidity predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Tirrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko zaviedlo štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

2. Pomoc uvedená v odseku 1 tohto článku – vo výške 11 421 300 EUR – je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 5

1. Uzavretie nového dohovoru na obdobie od 18. júla 2012 do 18. júla 2020 zviazaného s obchodnou pobočkou Tirrenia a prioritou kotvenia pre spoločnosť CIN – vrátane odkladu zaplatenia časti kúpnej ceny spoločnosťou CIN – nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

2. Možnosť použiť zdroje fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 6

1. Taliansko vymôže od príjemcov nezlučiteľnú pomoc uvedenú v článkoch 2, 3 a 4, pokiaľ bola táto pomoc vyplatená.

2. Vymáhané sumy sa úročia od dátumu, keď ich príjemca dostal k dispozícii, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úroky sa vypočítajú ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([186]) a nariadenia Komisie (ES) č. 271/2008 ([187]), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

4. Na základe informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, Komisia uznáva, že príjemca už splatil istinu pomoci uvedenej v článku 2.

5. Taliansko s účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia zruší všetky neuhradené platby pomoci uvedenej v článku 3 ods. 2.

Článok 7

1. Vymáhanie pomoci uvedenej v článku 6 je okamžité a účinné.

2. Taliansko zabezpečí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov od dátumu oznámenia rozhodnutia.

Článok 8

1. Taliansko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží Komisii tieto informácie:

— celková suma (istina a úrok z vymáhania), ktorá sa má vymôcť od príjemcu,

— podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté alebo sa plánujú prijať, na vykonanie tohto rozhodnutia,

— dokumenty dokazujúce, že príjemcovi bolo nariadené vrátenie pomoci.

([186]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

([187]) Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).

2. Taliansko bude Komisiu informovať o priebehu vnútroštátnych opatrení na vykonanie tohto rozhodnutia až do vrátenia pomoci uvedenej v článku 6. Taliansko na požiadanie bezodkladne predloží Komisii informácie o opatreniach, ktoré už boli prijaté alebo sa plánujú prijať na vykonanie tohto rozhodnutia. Okrem toho poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhania, ktoré už príjemca vrátil.

Článok 9

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

Komisia môže zverejniť sumy pomoci a úroku z vymáhania, ktoré boli vrátené pri uplatňovaní tohto rozhodnutia, bez toho, aby bol dotknutý článok 30 nariadenia (EÚ) 2015/1589.

V Bruseli 2. marca 2020

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka