ODLUKE

SADRŽAJ

1. Postupak 9
2. Kontekst i opis mjera koje su predmet istražnog postupka 10
2.1 Opći okvir 10
2.1.1 Prvotne konvencije 10
2.1.2 Produljenje prvotnih konvencija 12
2.1.3 Privatizacija društva Toremar i sklapanje novog ugovora o javnim uslugama 13
2.2 Mjere obuhvaćene područjem primjene odluka iz 2011. i 2012. 13
2.3 Detaljan opis mjera koje su predmet ove Odluke 13
2.3.1 Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije 13
2.3.1.1 Obveze pružanja javne usluge 13
2.3.1.2 Proračun i trajanje 14
2.3.2 Privatizacija društva Toremar 16
2.3.2.1 Postupak prodaje i konačna dodjela 17
2.3.2.2 Kupoprodajni ugovor 17
2.3.2.3 Postupci na nacionalnoj razini 18
2.3.3 Novi ugovor o uslugama između regije Toskane i društva Moby/Toremar 19
2.3.3.1 Korisnik 19
2.3.3.2 Linije 19
2.3.3.3 Trajanje 19
2.3.3.4 Obveze pružanja javne usluge 19
2.3.3.5 Odredbe o naknadi i konačna dodjela 20
2.3.4 Prioritet u pogledu vezova 20
2.3.5 Mjere utvrđene Zakonom iz 2010. 21
2.4 Postupak zbog povrede br. 2007/4609 21
3. Razlozi za pokretanje i proširenje postupka 23
3.1 Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije 23
3.1.1 Poštovanje presude Altmark i postojanje potpore 23
3.1.2 Spojivost 23
3.2 Privatizacija društva Toremar 24
3.3 Novi ugovor o uslugama između regije Toskane i društva Moby/Toremar 24
3.3.1 Poštovanje presude Altmark i postojanje potpore 24
3.3.2 Spojivost 25
3.4 Prioritet u pogledu vezova 25
3.5 Mjere utvrđene Zakonom iz 2010. 25
4. Primjedbe Italije 25
4.1 Obveze pružanja javne usluge i konkurentno okruženje 25

4.2 Privatizacija društva Toremar 26
4.2.1 Prodajna cijena društva Toremar 26
4.2.2 Transparentna i nediskriminirajuća priroda postupka 26
4.3 Usklađenost produljenja prvotne konvencije i novog ugovora o javnim uslugama s kriterijima iz presude *Altmark* 26
4.4 Stopa povrata od 9,95 % koja se primjenjivala za 2010. i premija rizika od 6,5 % utvrđena u Direktivi CIPE-a od 2010. 27
4.5 Prioritet u pogledu vezova 27
4.6 Mjere utvrđene Zakonom iz 2010. 28
4.7 Usklađenost produljenja prvotne konvencije i novog ugovora o javnim uslugama s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. 28
4.8 Usklađenost prvotne konvencije i novog ugovora o javnim uslugama s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. 29
5. Primjedbe društva Moby/Toremar 29
5.1 Obveze pružanja javne usluge i konkurentno okruženje 29
5.2 Privatizacija društva Toremar 29
5.2.1 Cijena plaćena za dionice društva Toremar 29
5.2.2 Transparentna i nediskriminirajuća priroda postupka i povezivanje imovine društva Toremar s novim ugovorom o javnim uslugama 29
5.3 Usklađenost novog ugovora o javnim uslugama s kriterijima iz presude *Altmark* 30
5.4 Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije 30
6. Ocjena 31
6.1 Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a 31
6.1.1 Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije 31
6.1.1.1 Državna sredstva 31
6.1.1.2 Selektivnost 31
6.1.1.3 Gospodarska prednost 31
6.1.1.4 Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu 33
6.1.1.5 Zaključak 33
6.1.1.6 Nova ili postojeća potpora 33
6.1.2 Dodjela novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar društvu Moby/Toremar . 34
6.1.2.1 Prvi kriterij iz presude Altmark 34
6.1.2.2 Drugi kriterij iz presude Altmark 40
6.1.2.3 Treći kriterij iz presude Altmark 40
6.1.2.4 Četvrti kriterij iz presude Altmark 43
6.1.2.5 Zaključak 48
6.1.3 Mjere utvrđene Zakonom iz 2010. 48
6.1.3.1 Moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti 48
6.1.3.2 Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije 49
6.1.3.3 Mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za zadovoljavanje potreba za likvidnošću 49
6.1.4 Zaključak o postojanju potpore 50

6.2 Zakonitost potpore 50
6.3 Spojivost potpore 50
6.3.1 Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije 50
6.3.1.1 Primjenjiva pravila 50
6.3.1.2 Stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa iz članka 106. UFEU-a 52
6.3.1.3 Potreba za aktom o ovlaštenju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade 54
6.3.1.4 Trajanje ovlaštenja 55
6.3.1.5 Usklađenost s Direktivom 2006/111/EZ 55
6.3.1.6 Iznos naknade 55
6.3.1.7 Prioritet u pogledu vezova 57
6.3.1.8 Zaključak 58
6.3.2 Zaključak o spojivosti potpore 58
7. Zaključak 58

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2022/348

od 17. lipnja 2021.

o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Toskana provele u korist društva Toremar i njegova stjecatelja, društva Moby

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2022) 4271)

(Vjerodostojan je samo tekst na talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

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

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

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

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Komisija je 23. ožujka 2009., 9. prosinca 2009., 21. prosinca 2009., 6. siječnja 2010., 27. rujna 2010. i 12. listopada 2010. primila šest pritužbi o raznim mjerama potpore koje je Italija donijela u korist društava bivše grupe Tirrenia ([2]). Pritužbe su se odnosile na naknadu za pružanje javne usluge odobrenu tim društvima nakon isteka prvotnih ugovora o javnim uslugama sklopljenih s Italijom za razdoblje od siječnja 1989. do prosinca 2008. („prvotne konvencije"), na dodatne mjere potpore utvrđene u okviru nekoliko zakonodavnih akata donesenih u kontekstu postupka privatizacije tih društava te na određena pitanja povezana ponajprije s postupkom privatizacije društava Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia") i Siremar - Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar").

(2) Italija je 1. prosinca 2010. Komisiji prijavila naknadu koju je 2009. i 2010. isplatila društvu Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar").

(3) Komisija je 5. listopada 2011. pokrenula službeni istražni postupak u pogledu različitih mjera koje je Italija donijela u korist društava bivše grupe Tirrenia („Odluka iz 2011."). Istražni postupak odnosio se, među ostalim, na naknadu koja se od 1. siječnja 2009. plaća društvu Toremar za prometovanje na nekoliko pomorskih linija i na niz drugih mjera odobrenih tom društvu (vidjeti uvodnu izjavu 33.).

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

(5) Dopisom od 28. rujna 2011. Italija je Komisiju već obavijestila o tome da namjerava privatizirati regionalna društva bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar. Komisija je 26. listopada 2011. Italiji poslala zahtjev za informacije o postupku privatizacije. Italija je 30. studenoga 2011. dostavila odgovor na Komisijin zahtjev za informacije od 26. listopada 2011.

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

([2]) Bivšu grupu Tirrenia činila su društva Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. i Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Državna potpora – Talijanska Republika – Državne potpore SA.32014 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32015 (2011/C) (ex 2011/NN) i SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) – Državna potpora društvima bivše grupe Tirrenia – Poziv na dostavu primjedaba u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 28, 1.2.2012., str. 18.).

(6) Italija je 15. studenoga 2011. dostavila primjedbe o mjerama obuhvaćenima Odlukom iz 2011.

(7) Faksom poslanim 28. veljače 2012. društvo Toscana di Navigazione S.r.l. podnijelo je pritužbu u kojoj se tvrdi da postoji nezakonita državna potpora koja proizlazi iz privatizacije društva Toremar i naknade plaćene društvu Moby S.p.A. („Moby"), koje je odabrano kao kupac društva Toremar. Podnositelj pritužbe konkretno navodi sljedeće: i. postupkom prodaje dodijeljena je prednost društvu Moby; ii. koncentracija između društava Toremar i Moby dovodi do monopola na linijama Piombino – otok Elba; i iii. naknada koja je odobrena društvu Moby za pružanje javne usluge tijekom cijelog dvanaestogodišnjeg trajanja novog ugovora o javnim uslugama nespojiva je s unutarnjim tržištem jer podnositelj pritužbe već pruža slične usluge na komercijalnoj osnovi.

(8) Dopisom od 19. srpnja 2012. Italija je dostavila dodatne informacije o privatizaciji regionalnih društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar.

(9) Komisija je 7. studenoga 2012. proširila istražni postupak, među ostalim s obzirom na određene dodatne mjere potpore koje je regija Toskana odobrila društvu Toremar u vezi s javnom naknadom odobrenom društvu Toremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama. Komisija je 19. prosinca 2012. donijela izmijenjenu verziju te odluke („Odluka iz 2012.").

(10) Odluka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije*. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe na mjere koje su predmet istražnog postupka ([4]).

(11) Italija je svoje primjedbe dostavila 11. prosinca 2012., a 22. travnja 2013. Komisija je zaprimila primjedbe društva Toremar i njegova kupca, društva Moby.

(12) Svojom odlukom od 22. siječnja 2014. („Odluka iz 2014.") ([5]) Komisija je zaključila službeni istražni postupak s obzirom na različite mjere koje je regija Sardinija donijela u korist društva Saremar. Pritužbu društva Saremar i regije Sardinije na tu odluku Opći sud odbacio je 2017. ([6])

(13) Komisija je 25. siječnja 2018., 29. ožujka 2018., 31. kolovoza 2018., 12. veljače 2019., 5., 14. i 17. veljače 2020. te 12. listopada 2020. od Italije zatražila dodatne informacije. Italija je te informacije dostavila 26. travnja 2018., 31. svibnja 2018., 2. studenoga 2018., 11. prosinca 2018., 8. travnja 2019., 16. i 28. listopada 2019., 7., 16. i 23. veljače 2020., 21. travnja 2020., 9. studenoga 2020. te 1. i 10. prosinca 2020.

(14) Ova se Odluka odnosi samo na moguću potporu u korist društva Toremar kako je opisana u odjeljku 2.3. Sve preostale mjere koje su predmet odluka iz 2011. i 2012. istražuju se zasebno u okviru predmeta SA.32014, SA.32015 i SA.32016 te stoga nisu obuhvaćene ovom Odlukom. Konkretno, te preostale mjere odnose se na druga društva bivše grupe Tirrenia.

2. KONTEKST I OPIS MJERA KOJE SU PREDMET ISTRAŽNOG POSTUPKA

2.1 Opći okvir

2.1.1 *Prvotne konvencije*

(15) Grupa Tirrenia tradicionalno je bila u vlasništvu Italije preko društva Fintecna ([7]) i prvotno je uključivala šest društava: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar i Toremar. Ta su društva pružala usluge pomorskog prijevoza na temelju zasebnih ugovora o javnim uslugama sklopljenih s Italijom 1991., koji su bili na snazi dvadeset

([4]) Državna potpora – Talijanska Republika – Državne potpore SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) i SA.32016 (2011/C) – Državna potpora društvima bivše grupe Tirrenia i njihovim stjecateljima – Poziv na dostavu primjedaba u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a (SL C 84, 22.3.2013., str. 58.).

([5]) Odluka Komisije (EU) 2018/261 od 22. siječnja 2014. o mjerama potpore SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) koje provodi regija Sardinija u korist Saremara (SL L 49, 22.2.2018., str. 22.).

([6]) Vidjeti presudu od 6. travnja 2017. u predmetu T-219/14 *Regione autonoma della Sardegna (Italija)/Komisija*, ECLI:EU:T:2017:266.

([7]) Društvo Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) u stopostotnom je vlasništvu talijanskog Ministarstva gospodarstva i financija te se bavi upravljanjem udjelima i postupcima privatizacije, kao i projektima racionalizacije i restrukturiranja društava suočenih s industrijskim, financijskim ili organizacijskim teškoćama.

godina, od siječnja 1989. do prosinca 2008. („prvotne konvencije”). Društvo Fintecna držalo je 100 % dioničkog kapitala društva Tirrenia, koje je pak bilo stopostotni vlasnik regionalnih društava Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar. Društvo Adriatica, koje je prometovalo na nekoliko linija između Italije i Albanije/Hrvatske/Grčke/Crne Gore, 2004. spojeno je s društvom Tirrenia.

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

(17) Društvo Toremar tradicionalno je prometovalo na nizu pomorskih kabotažnih ([8]) linija između regije Toskane i manjih susjednih otoka. Točne linije opisane su u uvodnoj izjavi 38.

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

(19) Tijekom faze istražnog postupka Italija je zatražila da se predmet koji se odnosi na grupu Tirrenia podijeli kako bi se na prvo mjesto stavilo donošenje konačne odluke o društvu Tirrenia. Taj se zahtjev temeljio na planu talijanske države da se grupa privatizira, počevši s društvom Tirrenia, te njezinoj namjeri da se ubrza postupak u pogledu tog društva.

(20) Komisija je odlučila da može prihvatiti zahtjev Italije te je Odlukom Komisije 2001/851/EZ ([9]) zaključila postupak koji je pokrenula u vezi s potporom dodijeljenom društvu Tirrenia („Odluka iz 2001.”). Potpora je proglašena spojivom, no Italija je morala preuzeti određene obveze.

(21) Odlukom Komisije 2005/163/EZ ([10]) („Odluka iz 2004.”) Komisija je naknadu koju je Italija odobrila u korist društava grupe Tirrenia, osim društva Tirrenia, proglasila djelomično spojivom s unutarnjim tržištem, pod uvjetom da Italija ispuni niz obveza, i djelomično nespojivom s unutarnjim tržištem. Odluka se temeljila na računovodstvenim podacima za razdoblje od 1992. do 2001. te je sadržavala određene uvjete kojima se osiguravala spojivost naknade tijekom cijelog trajanja prvotnih konvencija.

(22) Presudom od 4. ožujka 2009. u predmetima T-265/04, T-292/04 i T-504/04 ([11]) („presuda iz 2009.”) Opći sud poništio je Odluku iz 2004.

(23) Odlukom Komisije (EU) 2020/1411 ([12]) Komisija je zaključila istražni postupak protiv svih društava iz grupe Tirrenia, osim društva Tirrenia, koja obuhvaća i društvo Toremar, za razdoblje od 1992. do 2008. („Odluka o grupi Tirrenia iz 2020.”). Komisija je zaključila da potpora dodijeljena za pružanje usluga pomorske kabotaže čini postojeću potporu i da je potpora dodijeljena za pružanje usluga međunarodnog pomorskog prijevoza spojiva s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. („Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.”) ([13]).

([8]) Vidjeti Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992.) („Uredba o pomorskoj kabotaži”).

([9]) Odluka Komisije 2001/851/EZ od 21. lipnja 2001. o državnim potporama koje je Italija isplaćivala brodarskom društvu Tirrenia di Navigazione (SL L 318, 4.12.2001., str. 9.).

([10]) Odluka Komisije 2005/163/EZ od 16. ožujka 2004. o državnim potporama koje je Italija isplaćivala brodarskim društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (SL L 53, 26.2.2005., str. 29.).

([11]) Spojeni predmeti T-265/04, T-292/04 i T-504/04, *Tirrenia di Navigazione/Komisija*, ECLI:EU:T:2009:48.

([12]) Odluka Komisije (EU) 2020/1411 od 2. ožujka 2020. o državnoj potpori br. C 64/99 (ex NN 68/99) koju je Italija isplaćivala brodarskim društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia) (SL L 332, 12.10.2020., str. 1.).

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

(24) Odlukom Komisije (EU) 2020/1412 ([14]) Komisija je zaključila službeni istražni postupak o mjerama odobrenima društvu Tirrenia i njegovu stjecatelju, društvu CIN, za razdoblje od 2009. do 2020.

2.1.2 *Produljenje prvotnih konvencija*

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

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

(a) društvo Caremar prenosi se prvo na regiju Kampaniju, koja nakon toga na regiju Lacij prenosi djelatnost upravljanja prometnim vezama s otočjem Pontino na zasebnoj osnovi, u obliku društva Laziomar ([15]);

(b) društvo Saremar prenosi se na regiju Sardiniju; i

(c) društvo Toremar prenosi se na regiju Toskanu.

(27) U Zakonu iz 2009. utvrđeno je i da će Italija s društvima Tirrenia i Siremar do 31. prosinca 2009. dogovoriti nove konvencije. Isto tako, regionalne usluge uključit će se u nacrte ugovora o javnim uslugama koji se trebaju dogovoriti između regionalnih tijela Sardinije i društva Saremar odnosno regionalnih tijela Toskane i društva Toremar do 31. prosinca 2009. te između regije Kampanije i društva Caremar odnosno regije Lacija i društva Laziomar do 28. veljače 2010. Nacrti novih konvencija/ugovora o javnim uslugama bili bi uključeni u natječaj raspisan u pogledu predmetnih društava te bi se potpisali s kupcima nakon završetka privatizacije svakog od tih društava. ([16])

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

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

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

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

Tablica 1. – Gornje granice naknade od 2010.

([14]) Odluka Komisije (EU) 2020/1412 od 2. ožujka 2020. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione (SL L 332, 12.10.2020., str. 45.).

([15]) Taj je prijenos formaliziran 1. lipnja 2011.

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

(30) Konačno, u članku 1. Zakona br. 163 od 1. listopada 2010. o pretvaranju Uredbe sa zakonskom snagom br. 125 od 5. kolovoza 2010. („Zakon iz 2010.") utvrđeno je daljnje produljenje prvotnih konvencija (uključujući onu koja se odnosi na društvo Toremar) od 1. listopada 2010. do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar; postupci su okončani 19. srpnja 2012., odnosno 31. srpnja 2012.

2.1.3 *Privatizacija društva Toremar i sklapanje novog ugovora o javnim uslugama*

(31) U siječnju 2010. pokrenut je natječajni postupak (vidjeti odjeljak 2.3.2.) kako bi se pronašao kupac za društvo Toremar u kombinaciji s novim ugovorom o pružanju javne usluge pomorskog prijevoza tijekom razdoblja od 12 godina u zamjenu za naknadu za pružanje javne usluge.

(32) Nakon što je dalo uspješnu ponudu u okviru natječajnog postupka, društvo Moby postalo je novi vlasnik društva Toremar. Kupoprodajni ugovor između regije Toskane i društva Moby potpisan je 2. siječnja 2012. Na isti su datum stranke (uključujući društvo Toremar) potpisale novi ugovor o pružanju javnih usluga pomorskog prijevoza. Na temelju toga vlasništvo nad svim dionicama društva Toremar preneseno je s regije Toskane na društvo Moby 2. siječnja 2012.

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

(33) U službenom istražnom postupku pokrenutom odlukama iz 2011. i 2012. ocijenjene su sljedeće mjere:

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

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

(c) privatizacija društava bivše grupe Tirrenia ([17]) (*mjera 3.*);

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

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

(f) mjere utvrđene Zakonom iz 2010. kojim se pretvara Uredba sa zakonskom snagom 125/2010 (*mjera 6.*);

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

(34) Komisija je svojom Odlukom iz 2014. zaključila službeni istražni postupak u pogledu mjera koje je regija Sardinija donijela u korist društva Saremar (prethodno navedena mjera 7.), osim u pogledu jedne mjere ([18]).

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

(35) Ova se Odluka odnosi samo na mjere 1., 3., 4., 5. i 6. navedene u uvodnoj izjavi 33., u mjeri u kojoj se odnose na društva Toremar i Moby. Te su mjere detaljnije opisane u odjeljcima u nastavku.

2.3.1 *Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije*

2.3.1.1 Obveze pružanja javne usluge

(36) U članku 1. prvotne konvencije s društvom Toremar predviđeni su petogodišnji planovi u kojima se detaljno navode luke u koje će se uplovljavati, vrste plovila koje će se upotrebljavati, potrebna učestalost pružanja usluge i cijene karata koje će se plaćati.

(37) Prvi petogodišnji plan (za razdoblje 1990.–1994.) odobren je Ministarskom uredbom od 29. svibnja 1990. te se primjenjivao retroaktivno od 1. siječnja 1990. U drugom planu, koji se odnosio na razdoblje 1995.–1999. i odobren je Ministarskom uredbom od 14. svibnja 1996., linije i učestalost polazaka ostale su iste. Planovi za razdoblja 2000.–2004. i 2005.–2008. sastavljeni su, no nadležna ministarstva nikad ih nisu službeno odobrila. Umjesto toga vlada je donijela *ad hoc* odluke kako bi se usluge bolje uskladile s potrebama lokalnih zajednica, ali bez uvođenja znatnih promjena u sustav javnih usluga.

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

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

(38) Na temelju prvotne konvencije, kako je produljena kasnijim zakonodavnim aktima navedenima u uvodnim izjavama od 25. do 30., društvo Toremar prometovalo je tijekom cijele godine na sljedećim linijama:

— na liniji Livorno – Gorgona – Capraia društvo Toremar pružalo je usluge prijevoza putnika i mješovitog prijevoza (putnika i vozila), s uslugom prijevoza do otoka Gorgone dva puta tjedno i svakodnevnom uslugom prijevoza do otoka Capraije. Na toj je liniji tijekom srpnja i kolovoza prometovao još jedan prijevoznik (društvo Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L.) s brzim plovilom namijenjenim isključivo prijevozu putnika. Međutim, to je društvo 2010. prestalo prometovati na toj liniji;

— na liniji Piombino – Portoferraio (otok Elba) društvo Toremar pružalo je svakodnevne usluge mješovitog prijevoza. Na toj su se liniji natjecali i društvo Moby, s čestim mješovitim putovanjima tijekom cijele godine, te dva nova sudionika, društvo Blu Navy, koje je počelo s putovanjima 2010. (od travnja do listopada) i društvo Elba Ferries, koje je prometovalo samo tijekom ljetne sezone;

— na liniji Piombino – Cavo – Portoferraio (otok Elba) društvo Toremar pružalo je isključivo uslugu prijevoza putnika s pomoću brzog hidrokrilnog plovila;

— na liniji Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (otok Elba) društvo Toremar bilo je jedini prijevoznik koji je pružao svakodnevne usluge mješovitog prijevoza do luke Rio Marina i tjednu uslugu prijevoza do luke Pianosa;

— na liniji Porto S. Stefano – otok Giglio društvo Toremar pružalo je svakodnevne usluge mješovitog prijevoza tijekom cijele godine. Na toj je liniji prometovao i prijevoznik Maregiglio, koji je pružao usluge mješovitog prijevoza u razdoblju od travnja do studenoga, s prosječno od dva do četiri putovanja svaki dan u listopadu i studenome i od šest do osam putovanja u razdoblju od travnja do rujna.

2.3.1.2 Proračun i trajanje

(39) U tablici 2. prikazan je godišnji iznos naknade koji je Italija isplatila društvu Toremar za razdoblje od 2009. do 2011.

(40) Osim toga, regija Toskana rezervirala je dodatni godišnji proračun u iznosu od 3 000 000 EUR koji će se isplatiti društvu Toremar nakon što ono izvijesti o stvarnim ostvarenim prihodima i nastalim troškovima u razdoblju od 2010. do 2011. U tim se godinama, kao posljedica gospodarske i financijske krize, znatno smanjio broj putnika, a troškovi za gorivo su se povećali. Prema stajalištu regije Toskane naknada isplaćena iz središnjeg državnog proračuna nije stoga bila dostatna za pokrivanje ukupnih troškova pružanja javne usluge.

Godina	Naknada	Pričuva	Ukupno
2009.	13 572 035		13 572 035
2010.	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011.	13 005 441	3 000 000	16 005 441

Tablica 2. – Naknada isplaćena za razdoblje od 2009. do 2011. (u EUR)

(41) U prvotnoj konvenciji predviđeno je plaćanje godišnje naknade za pružanje javne usluge na sljedeći način: u ožujku svake godine isplaćuje se početni predujam u iznosu koji odgovara 70 % naknade isplaćene prethodne godine. U lipnju se izvršava druga isplata, koja iznosi 20 % naknade. Razlika između plaćenih iznosa i manjka između operativnih troškova i prihoda tijekom tekuće godine čini saldo koji se isplaćuje do 30. studenoga. Ako se ispostavi da je društvo Toremar primilo iznos veći od neto troška pruženih usluga (prihodi umanjeni za gubitke), prvotnom konvencijom predviđeno je da društvo Toremar mora nadoknaditi razliku. ([19])

— Naknada isplaćena 2009.

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

(42) U Predsjedničkoj uredbi br. 501 od 1. lipnja 1979. („Uredba br. 501/79”) utvrđeni su različiti elementi (prihodi i troškovi) koji ulaze u izračun subvencije koja se plaća pružateljima javne usluge pomorskog prijevoza. Nadalje, u Zakonu br. 856 od 5. prosinca 1986. („Zakon 856/86”) predviđene su određene izmjene sustava obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza u Italiji. Kad je riječ o vezama s većim i manjim otocima, člankom 11. Zakona izmijenjeni su kriteriji za izračun naknade za pružanje javne usluge. Naime, subvenciju je trebalo izračunati na temelju razlike između prihoda i troškova usluge utvrđene u odnosu na prosječne i objektivne parametre te je ona morala sadržavati razuman povrat na uloženi kapital. U članku 11. utvrđeno i da su ugovori o javnim uslugama morali sadržavati popis subvencioniranih linija, učestalost polazaka i vrste brodova koji će se upotrebljavati. Subvencije su trebali odobriti nadležni ministri. Načela utvrđena u Predsjedničkoj uredbi br. 501/79 i Zakonu br. 856/86 uključena su u prvotne konvencije.

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

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

— Naknada isplaćena 2010. i 2011. te od 2012.

(45) Od 2010. naknada za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa određuje se novom metodologijom utvrđenom u Direktivi CIPE-a ([20]) od 9. studenoga 2007. pod naslovom „Kriteriji za utvrđivanje obveza pružanja javne usluge i dinamike cijena u sektoru pomorske kabotaže od javnog interesa” („Direktiva CIPE-a”) ([21]). U skladu s njezinom preambulom Direktiva CIPE-a izdana je u kontekstu predstojeće privatizacije javnih poduzeća koja pružaju usluge pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga ([22]). Odredbe Direktive CIPE-a primjenjivale su se na usluge koje su društva grupe Tirrenia pružala od 2010., čak i prije stupanja na snagu odgovarajućih novih konvencija i ugovora o javnim uslugama nakon postupaka privatizacije.

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

(47) Potrebni povrat na vlasnički kapital ([23]) izračunava se s pomoću modela procjene kapitalne imovine. Na temelju tog modela trošak vlasničkog kapitala dobiva se kao funkcija i. nerizične stope, ii. bete (procjene profila rizičnosti društva u odnosu na tržište vlasničkih instrumenata) i iii. premije rizika za vlasnički kapital dodijeljene tržištu vlasničkih instrumenata.

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

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

(50) U Direktivi CIPE-a utvrđena je premija tržišnog rizika od 4 %. No u slučaju usluge koja se pruža na neisključivoj osnovi očekivani veći rizik koji snosi prijevoznik nadoknađuje se povećavanjem premije tržišnog rizika za 2,5 %.

([20]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([21]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana („GURI”) br. 50 od 28. veljače 2008.

([22]) U skladu s člankom 1. točkom 999. Zakona br. 296 od 27. prosinca 2006. i člankom 1. točkom (e) Uredbe sa zakonskom snagom 430/1997.

([23]) Željena stopa povrata za ulagatelja u vlasnički kapital s obzirom na profil rizičnosti društva i povezane novčane tokove.

(51) Međutim, u praksi iznos naknade isplaćene društvu Toremar ne može premašivati gornju granicu od 13 005 441 EUR godišnje utvrđenu u Zakonu iz 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 29.). Iako je Zakonom iz 2009. ograničena godišnja naknada koja se plaća svim društvima grupe Tirrenia za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju sustava javnih usluga, Direktiva CIPE-a sadržava i određene zaštitne mjere koje tim prijevoznicima omogućuju da u dovoljnoj mjeri pokriju svoje operativne troškove.

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

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

pri čemu vrijedi sljedeće:

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

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

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

(53) U slučaju da se prethodno navedena jednadžba ne može primijeniti, opseg subvencioniranih djelatnosti mogao bi se smanjiti ili bi se preispitala organizacija koja pruža uslugu (npr. s obzirom na vrstu brodova) ili bi se izmijenile gornje granice cijena karata.

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

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

pri čemu vrijedi sljedeće:

— ΔT je godišnja promjena postotka gornje granice cijene karata;

— ΔP je stopa inflacije za referentnu godinu;

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

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

2.3.2 *Privatizacija društva Toremar*

(56) Regija Toskana objavila je 13. siječnja 2010. u svojem službenom listu ([24]) i Službenom listu Talijanske Republike ([25]) poziv na podnošenje ponuda za prodaju društva Toremar i dodjelu naknade za pružanje javne usluge za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge na pomorskim linijama utvrđenima u uvodnoj izjavi 38. Ta je obavijest objavljena i u *Službenom listu Europske unije* ([26]) 14. siječnja 2010. te u nekoliko nacionalnih novina ([27]).

(57) Italija je odabrala postupak iz članka 20. stavka 1. Zakonika o javnim ugovorima – zakonodavna uredba br. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), koji je sličan članku 21. Direktive 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([28]), u kojem se navodi da su „[u]govori čiji su predmet usluge navedene u Prilogu II.B [kao što su usluge prijevoza vodenim putovima] podložni […] samo članku 23. [tehničke specifikacije] i članku 35. stavku 4. [obavijesti]". Kao kriterij za dodjelu odabran je kriterij ekonomski najpovoljnije ponude.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) br. 2., 13. siječnja 2010.
([25]) GURI br. 4. od 13. siječnja 2010.
([26]) SL S 9, 14.1.2010., str. 10860.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica i La Nazione.
([28]) Direktiva 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (SL L 134, 30.4.2004., str. 114.).

2.3.2.1 Postupak prodaje i konačna dodjela

(58) Nakon objave poziva na podnošenje ponuda i isteka roka interes za sudjelovanje u postupku izrazilo je sljedećih 11 društava: Moby, Toscana di Navigazione S.r.l., Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., Vector S.r.l., Forship S.r.l., Medmar Navi S.p. a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses S.p.a. i Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) Na temelju dokumentacije koju je dostavilo svih 11 društava potvrđeno je da sva ona ispunjavaju zahtjeve utvrđene u pozivu na podnošenje ponuda, stoga su sva pozvana da podnesu ponudu.

(60) Poziv na podnošenje ponuda sadržavao je novi nacrt ugovora u trajanju od 12 godina koji će potpisati uspješni ponuditelj i regija Toskana te detaljnije informacije o natječajnom postupku. U pozivu je ponajprije potvrđeno da će se za sklapanje ugovora o uslugama odabrati ekonomski najpovoljnija ponuda, pri čemu će se ocjenjivanje provoditi dodjeljivanjem 20 bodova za cijenu, 70 bodova za kvalitetu i 10 bodova za dodatne usluge. Kad je riječ o cijeni za prodaju poslovanja društva Toremar, u pozivu je naveden fiksni iznos od 10 258 397 EUR, izračunan na temelju neovisne studije u okviru koje je procijenjena ukupna vrijednost imovine društva Toremar (vidjeti uvodne izjave od 65. do 73.). O toj se cijeni nije moglo pregovarati i nije bila predmet financijske ponude ponuditelja.

(61) Stoga je od svih potencijalnih ponuditelja zatraženo da u svoju financijsku ponudu uključe navedeni fiksni iznos za prodaju društva Toremar, pri čemu bi regija Toskana odabrala ekonomski najpovoljniju ponudu za cijeli natječaj na temelju cijene i drugih kriterija (uglavnom povezanih s kvalitetom) koji se odnose na uslugu, a koji su navedeni u pozivu (vidjeti uvodnu izjavu 60.).

(62) Tih 11 ponuditelja dobilo je i pristup virtualnim sobama s podacima koje su sadržavale sljedeće:

(1) sve pravne, tehničke, financijske i komercijalne informacije o društvu Toremar;

(2) informacije o floti, nematerijalnoj imovini i nekretninama društva;

(3) sve informacije o ugovorima o nabavi usluga i kupnji robe;

(4) postupak dodjeljivanja bodova i obrazac za tehničku ponudu;

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

(63) Ponudu su podnijela dva društva (Moby i Toscana di Navigazione), koja su oba postojeći brodski prijevoznici u Italiji. Preostalih devet društava nije dostavilo ponudu do isteka roka.

(64) Nakon evaluacije ponuda društvo Toscana di Navigazione S.r.l. isključeno je iz postupka jer gospodarska ponuda koju je dostavilo nije bila u skladu sa zahtjevima u pogledu tehničke ponude i financijskog kapaciteta iz natječajne dokumentacije. Ugovor je stoga dodijeljen društvu Moby i za privatizaciju poslovanja društva Toremar i za pružanje usluga pomorskog prijevoza (vidjeti odjeljak 2.3.3.).

2.3.2.2 Kupoprodajni ugovor

(65) S obzirom na prirodu natječaja regija Toskana radi utvrđivanja najbolje konkurentske ponude odabrala je utvrditi fiksni iznos za cijenu dioničkog kapitala društva Toremar.

(66) Kupoprodajni ugovor potpisan je 2. siječnja 2012., a u njemu je utvrđen prijenos dionica društva Toremar na društvo Moby za fiksnu cijenu od 10 258 397 EUR. Taj se iznos plaća u deset godišnjih obroka počevši od isteka prve godine ugovora, tj. od 2. siječnja 2013.

(67) Fiksna cijena od 10 258 397 EUR za 100 % dionica društva Toremar utvrđena je na temelju neovisne stručne evaluacije koju je naručila regija Toskana, a izradilo društvo Fidi Toscana S.p.A. („izvješće društva Fidi”).

(68) Iznos se odnosi na vrijednost materijalne imovine, zgrada, plovila, ostale materijalne dugotrajne imovine i financijske imovine te ostalih potraživanja društva prema stanju od 30. lipnja 2010. Nematerijalna imovina (npr. koncesije, odobrenja, licencije, žigovi itd.) bila je isključena iz evaluacije i ostavljena slobodnoj procjeni ponuditelja. Taj je iznos nakon toga podlijegao izmjenama koje su proizlazile iz razlike između neto knjigovodstvene vrijednosti dionica prema stanju od 30. lipnja 2010. i tržišne vrijednosti dionica ([29]).

(69) Taj prethodno navedeni iznos uključuje i kredit u iznosu od 9 772 572 EUR koji se potražuje od društva Tirrenia („kredit”).

(70) U skladu s člankom 1. stavcima 5. i 6. kupoprodajnog ugovora, u odnosu na prvi obrok, društvo Moby izjavljuje da je regiji Toskani unaprijed platilo iznos od 485 825 EUR, koji odgovara razlici između prodajne cijene i kredita.

(71) U skladu s člankom 1. stavkom 3. kupoprodajnog ugovora plaćanje utvrđene cijene – uz iznimku unaprijed plaćenog iznosa – podliježe uvjetu da se otplati iznos od 9 772 572 EUR koji društvo Tirrenia duguje društvu Toremar ([30]). U skladu s člankom 4. stavkom 3. kupoprodajnog ugovora, ako se ne ostvari povrat iznosa kredita, društvo Moby i dalje je obvezno prenijeti kredit (ili bilo koji preostali dio kredita) regiji Toskani u bilo kojem trenutku do isteka ugovora o uslugama ([31]).

(72) U skladu s člankom 4. kupoprodajnog ugovora društvo Moby obvezno je obavijestiti regiju Toskanu o svakoj prodaji dionica društva Toremar trećim stranama. Međutim, ono je i dalje, zajedno s novim kupcem društva Toremar, odgovorno za obveze iz ugovora o uslugama.

(73) Naposljetku, u skladu s člankom 5. kupoprodajnog ugovora, Banca Popolare di Milano dala je jamstvo u korist regije Toskane koje pokriva ukupnu prodajnu cijenu dionica društva Toremar (uključujući obvezu kupca da prenese svaki iznos kredita koji društvo Tirrenia još nije vratilo).

2.3.2.3 Postupci na nacionalnoj razini

(74) Ishod natječajnog postupka kojim su poslovanje društva Toremar i ugovor o javnim uslugama dodijeljeni društvu Moby bio je predmet nekoliko postupaka pred nacionalnim sudovima.

(75) Društvo Toscana di Navigazione S.r.l., isključeni ponuditelj i podnositelj pritužbe u ovom postupku, osporavalo je zakonitost svojeg isključenja iz natječajnog postupka pred nacionalnim sudovima. Na početku je podnositelj pritužbe podnio zahtjev za privremenu pravnu zaštitu Regionalnom upravnom sudu u Toskani, koji je taj zahtjev odbio Odlukom br. 774 od 14. srpnja 2011. Tu je odluku u žalbenom postupku potvrdilo Državno vijeće svojom Odlukom br. 3666 od 31. kolovoza 2011., u kojoj je posebno istaknuto da je gospodarska ponuda koje je to društvo dostavilo bila nepotpuna u pogledu dodatnih usluga koje će se pružati i činjenice da nije bila utvrđena na godišnjoj osnovi, pa se stoga nije mogao primijeniti mehanizam ponovne evaluacije predviđen u natječajnoj dokumentaciji.

(76) Društvo Toscana di Navigazione S.r.l. potom je podnijelo žalbu protiv ishoda natječajnog postupka pred Regionalnim upravnim sudom u Toskani, koji je tu žalbu odbio Odlukom br. 414 od 1. ožujka 2012., u kojoj je potvrdio da ponuda tog društva nije bila u skladu sa zahtjevima javnog naručitelja.

([29]) S obzirom na vrijeme potrebno za provedbu natječajnog postupka, izvješće društva Fidi temeljilo se na pretpostavci da se stvarni prijenos dionica neće moći izvršiti prije kraja 2010. Stoga će neto knjigovodstvenu vrijednost imovine, kako je utvrđena 30. lipnja 2010., trebati prilagoditi kako bi se uzela u obzir tržišna vrijednost imovine u trenutku stvarnog prijenosa. Procjenu tržišne vrijednosti imovine proveo je drugi neovisni stručni procjenitelj. Ta procjena nije se odnosila na izračun prodajne cijene dionica društva Toremar, već na izračun vrijednosti njegove imovine.

([30]) Prema navodima Italije, u članku 4. Zakona iz 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 26.) predviđena je obveza talijanskog Ministarstva financija da osigura da se u postupku privatizacije predvide „obveze kupca društava Tirrenia SpA i Siremar SpA da podmiri sva dugovanja prema društvu Toremar SpA u roku od 60 dana od prijenosa”. Kad je za društvo Tirrenia pokrenut postupak izvanredne uprave (vidjeti u tom pogledu Odluku Komisije (EU) 2020/1412 od 2. ožujka 2020. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione), regija Toskana, kako bi se izbjegle negativne posljedice na postupak privatizacije društva Toremar, uključila je tu klauzulu u kupoprodajni ugovor čime je plaćanje dijela cijene koji odgovara tom potraživanju uvjetovala plaćanjem tog potraživanja koje treba izvršiti društvo Tirrenia. S tom su klauzulom bili upoznati svi sudionici natječajnog postupka.

([31]) Na temelju najnovijih informacija dobivenih od Italije, to potraživanje do danas još nije podmireno. U okviru postupka izvanredne uprave Građanski sud u Rimu uvrstio ga je na popis neosiguranih potraživanja.

(77) Društvo Toscana di Navigazione S.r.l. podnijelo je žalbu protiv te presude pred Državnim vijećem, koje je Odlukom br. 83/2015 presudilo u korist tog društva i zatražilo od regije Toskane da revidira svoj natječajni postupak i preispita zahtjeve iz tog postupka. Nakon revizije koju je provela regija Toskana donesena je Uredba br. 1312 od 30. ožujka 2015. kojom je potvrđena odluka regije Toskane o isključenju tog društva iz natječajnog postupka jer nije dokazano da su bili ispunjeni zahtjevi o tehničkim, gospodarskim i financijskim kapacitetima za sudjelovanje u natječaju.

(78) Društvo Toscana di Navigazione S.r.l. podnijelo je žalbu protiv Uredbe br. 1312 od 30. ožujka 2015. pred Regionalnim upravnim sudom u Toskani, koji je tu žalbu odbio Odlukom br. 1446 od 26. listopada 2015. Tu je odluku konačno potvrdilo Državno vijeće Odlukom br. 3347/2016.

2.3.3 *Novi ugovor o uslugama između regije Toskane i društva Moby/Toremar*

2.3.3.1 Korisnik

(79) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 63., društva Moby i Toscana di Navigazione podnijela su ponudu za novi ugovor o javnim uslugama. Nakon isključenja društva Toscana di Navigazione, društvo Moby/Toremar ([32]) potpisalo je 2. siječnja 2012. novi ugovor o javnim uslugama s regijom Toskanom o pružanju usluga prijevoza na pomorskim linijama.

(80) U skladu s člankom 1. stavkom 2. novog ugovora o uslugama društvo Moby pružat će usluge utvrđene u ugovoru isključivo preko društva Toremar.

2.3.3.2 Linije

(81) Društvo Moby/Toremar pruža usluge prijevoza putnika i mješovitog prijevoza (putnika i vozila) u okviru sustava javnih usluga na više linija pomorske kabotaže kako slijedi:

Livorno – Gorgona – Capraia **(linija A1)**
Piombino – Portoferraio (otok Elba) **(linija A2)**
Piombino– Cavo – Portoferraio (otok Elba) **(brza linija A2)**
Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (otok Elba) **(linija A3)**
Porto S. Stefano – otok Giglio **(linija A4)**
Porto S. Stefano – Giannutri **(linija A5)**

Tablica 3 – Mreža linija na kojima prometuje društvo Moby/Toremar u skladu s novim ugovorom o uslugama

2.3.3.3 Trajanje

(82) Novi ugovor o uslugama između regije Toskane i društva Moby/Toremar ima trajanje od 12 godina (2012.–2024.).

2.3.3.4 Obveze pružanja javne usluge

(83) Zahtjevi utvrđeni u ugovoru s društvom Moby/Toremar odnose se, među ostalim, na luke u koje će se uplovljavati, vrstu i kapacitet plovila namijenjenih pomorskim linijama na kojima će se prometovati, učestalost usluge i maksimalne cijene karata.

([32]) Ugovor o dodjeli pružanja usluga pomorske kabotaže kojima se povezuju otoci Toskanskog otočja sklopljen je između, s jedne strane, regije Toskane i, s druge strane, društava Moby i Toremar. Slijedom toga, u ovoj će se odluci upućivati na oba ta društva (kao društvo „ Moby/Toremar") u svim odjeljcima koji se odnose na novi ugovor o javnim uslugama.

2.3.3.5 Odredbe o naknadi i konačna dodjela

(84) U natječajnom postupku iznos godišnje naknade na temelju novog ugovora za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge na pomorskim linijama utvrđenima u uvodnoj izjavi 81. ograničen je na 14 550 400 EUR (ukupno 174 604 810 EUR tijekom ugovornog razdoblja od 12 godina). Ta je vrijednost određena kao zbroj sljedećih stavki: iznosa od 13 005 441 EUR predviđenog Zakonom iz 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 29.) i povećanja od 1 544 959 EUR, kako je predviđeno u članku 19.b stavku 16. točki (d) Zakona iz 2009., zbog znatnih ulaganja koja prijevoznik treba izvršiti tijekom cijelog trajanja ugovora.

(85) Taj iznos naknade određen je na temelju metodologije utvrđene Direktivom CIPE-a (vidjeti uvodne izjave 45.–55.). Zaštitne mjere utvrđene Direktivom CIPE-a uključene su u novi ugovor o uslugama.

(86) U skladu s člankom 4. stavkom 2. ugovora o uslugama, godišnja naknada koja će se plaćati društvu Moby/Toremar procijenjena je na iznos od 13 333 318 EUR. Unatoč tomu, u skladu s člankom 4. stavkom 3. ugovora o uslugama stvarni iznos naknade koji se plaća društvu Moby/Toremar određuje se na temelju stvarno pruženih usluga (tj. na temelju cijene po milji za svaku liniju), uzimajući pritom u obzir postojeće rizike (komercijalne i industrijske prirode) kako su utvrđeni u ugovoru (npr. smanjenje naknade ako društvo ne prometuje, kazne u slučaju prekida u pružanju usluga itd.).

(87) U ugovoru o uslugama predviđa se plaćanje naknade koja ne premašuje iznos potreban za pokrivanje neto troškova nastalih pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge (gospodarska i financijska ravnoteža). U slučaju odstupanja od te ugovorne ravnoteže, u članku 26. ugovora o uslugama predviđa se mehanizam za ponovno uspostavljanje ravnoteže u okviru kojeg se evaluiraju svi parametri povezani s plaćanjem naknade. Stoga, ako bi se kao posljedica bitne promjene ([33]) gospodarskih parametara na kojima se temelji iznos naknade pokazalo da taj iznos nije dostatan za pokrivanje svih troškova nastalih pri pružanju usluge, novim ugovorom o uslugama omogućuje se revidiranje ključnih parametara naknade, a to su: i. sustav tarifa; ii. razina javnih usluga koje se nude; iii. razina gornje granice godišnje cijene; i iv. kapitalna bespovratna sredstva za ulaganja.

(88) U skladu s člankom 4. stavcima 4., 5. i 6. ugovora o uslugama, naknada koja se plaća prijevozniku smanjuje se za 80 % u slučaju prekida pružanja usluga zbog štrajka zaposlenika i 30 % u slučaju nepredviđenih događaja, dok bi u slučaju neizvršavanja usluga prijevoznik morao plaćati kazne.

(89) U skladu s člankom 24. ugovora o uslugama, od prijevoznika se zahtijeva da uvede sustav za tehničko i gospodarsko praćenje te praćenje upravljanja, na temelju kojeg se godišnji računi dobiti i gubitka koji se odnose na usluge koje se pružaju na temelju ugovora o uslugama šalju regionalnim tijelima radi provjere.

2.3.4 *Prioritet u pogledu vezova*

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

([33]) Članak 26. stavak 2. glasi: „Pozitivno ili negativno odstupanje u gospodarskoj i financijskoj ravnoteži može biti prouzročeno:
(a) neučinkovitostima u upravljanju;
(b) pogrešnim izvješćivanjem od strane društva o stvarno proizvedenim uslugama za određivanje godišnje cijene;
(c) iznimno nepovoljnim tržišnim uvjetima koji ne ovise o društvu, a imaju za posljedicu pogoršanje uvjeta poslovanja i povećanje troškova poslovanja ili smanjenje tarifnih prihoda, čime dovode do negativne promjene dobiti od poslovanja koja je veća od 10 %;
(d) financijskim izmjenama;
(e) izmjenama zakonodavstva ili propisa kojima se utvrđuju novi uvjeti za uslugu predviđenu u ugovoru;
(f) novim ulaganjima za koje regija traži da se izvrše javnim sredstvima predviđenima u članku 20.;
(g) izmjenom sustava tarifa u skladu s člankom 13.;
(h) iznimno povoljnim tržišnim uvjetima koji dovode do povećanja dobiti od poslovanja koja je veća od 10 %;
(i) povećanjem jediničnog troška za osoblje radi poštovanja CCNL-a [nacionalni kolektivni ugovor o radu] i pregovaračke moći društva u pogledu dodatnih mirovina.” (Neslužbeni prijevod Komisije.)

2.3.5 *Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.*

(91) U Zakonu iz 2010. utvrđena je mogućnost da poduzetnici bivše grupe Tirrenia privremeno upotrebljavaju financijska sredstva koja su već dodijeljena ([34]) za potrebe nadogradnje i modernizacije flote kako bi se zadovoljile hitne potrebe za likvidnošću. Međutim, poduzetnici bivše grupe Tirrenia koji su iskoristili tu mogućnost morali su dopuniti ta namjenska sredstva kako bi i dalje mogli provesti nužne nadogradnje brodova. Te su nadogradnje bile nužne da bi se ispunile nove međunarodne sigurnosne norme na temelju Stockholmskog sporazuma iz 1996. ([35])

(92) Konkretno, sredstva iz dvaju izvora ([36]) u ukupnom iznosu od 23 750 000 EUR izdvojena su za plaćanje nadogradnji u cijeloj grupi Tirrenia. Društvu Toremar od toga je dodijeljen iznos od 1 617 300 EUR, koji je ono iskoristilo za nadogradnju svoje flote (vidjeti uvodnu izjavu 138.).

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

(a) prvotne konvencije produljuju se na razdoblje od 1. listopada 2010. do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar (vidjeti i uvodnu izjavu 30.);

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

(c) kako bi se osigurao kontinuitet javne usluge i podržao postupak privatizacije društava bivše grupe Tirrenia, predmetne regije mogu u skladu s Direktivom CIPE-a ([37]) upotrijebiti sredstva iz fonda *Fondo Aree Sottoutilizzate* („FAS”) ([38]).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

([38]) Fond za nedovoljno iskorištena područja (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je nacionalni fond kojim se podupire provedba talijanske regionalne politike. Njegova su sredstva uglavnom namijenjena regijama koje je Italija svrstala u tu kategoriju.

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

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

(5) Italija je u dopisu dala pregled linija na kojima su 2008. prometovala društva grupe Tirrenia i smanjenog broja linija na kojima će društva grupe Tirrenia prometovati 2009. Prema navodima Italije, potonje linije činile bi osnovu za nove konvencije koje su se trebale sklopiti s novim vlasnicima društava grupe Tirrenia.

(96) Glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet Italiji je 21. prosinca 2009. poslao dopis u kojem se među ostalim navodi da je, u kontekstu temeljite reforme sektora pomorske kabotaže u Italiji i zbog znatnog društvenog učinka koji bi proizašao iz privatizacije, raspisivanje natječajâ za brodarska društva kojima su dodijeljeni ugovori o javnim uslugama u načelu i kao iznimka prihvatljivo da bi se osigurala usklađenost s kriterijem nediskriminacije među brodovlasnicima Zajednice utvrđenim u Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3577/92 ([39]) („Uredba o pomorskoj kabotaži”) ako se natječaji provedu na osnovi jednostavnog ugovora o javnim uslugama.

(97) Komisija je 29. siječnja 2010. ([40]) poslala službenu opomenu zbog pogrešne provedbe Uredbe o pomorskoj kabotaži. U toj je opomeni Komisija podsjetila na to da se tom uredbom od države članice zahtijeva da pri svakom sklapanju ugovora o obavljanju javne usluge ili nametanja obveze javne usluge to čini bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice. U skladu s člankom 4. stavkom 3. te uredbe postojeći ugovori o javnim uslugama ostaju na snazi do ugovorenog datuma isteka. Međutim, Komisija je napomenula da su društva grupe Tirrenia nastavila pružati usluge pomorskog prijevoza nakon isteka odgovarajućih ugovora o javnim uslugama (prvotnih konvencija). Konkretno, te su konvencije trebale isteći krajem 2008., ali ih je Italija nekoliko puta produljila. Stoga je Komisija pozvala Italiju da iznese svoje primjedbe.

(98) Glavni direktor Komisije nadležan za energetiku i promet odgovorio je 29. siječnja 2010. na dopis Italije od 22. siječnja 2010. Glavni direktor istaknuo je da se njegov odgovor odnosi samo na usklađenost s Uredbom o pomorskoj kabotaži, a ne na pitanja povezana s državnim potporama. U tom je kontekstu glavni direktor naveo da su obrazloženja dostavljena u pogledu određenih linija bila dostatna da se otklone prethodno izrečene sumnje. Glavni direktor podsjetio je na to da se ugovori o javnim uslugama mogu odnositi samo na linije na kojima nije moguće pronaći tržišno rješenje.

(99) Italija je 29. ožujka 2010. odgovorila na Komisijinu službenu opomenu od 29. siječnja 2010. U tom je odgovoru među ostalim pojasnila da će u okviru natječajnog postupka za Toremar u sljedećim fazama tog postupka sudjelovati 11 zainteresiranih strana.

(100) Italija je 10. rujna 2010. Komisiju na *ad hoc* sastanku obavijestila da je, među ostalim, odgođen i natječajni postupak za ugovor društva Toremar. Na temelju toga Zakonom br. 163 od 1. listopada 2010. prvotne konvencije produljene su do završetka postupka privatizacije društava Tirrenia i Siremar (vidjeti i uvodnu izjavu 30.).

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

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

(101) U kontekstu tih događanja Komisija je 24. studenoga 2010. poslala dodatnu službenu opomenu. Komisija je u toj opomeni navela sljedeće:

(a) da je prvotna konvencija društva Toremar, među ostalim, automatski produljena bez ikakvog natječajnog postupka;

(b) da, iako su se predmetni ugovori o javnim uslugama nastavili primjenjivati, nije završen nijedan natječajni postupak, među ostalim za društvo Toremar;

(c) da zadržava pravo izdavanja obrazloženog mišljenja ako to bude potrebno (uzimajući u obzir eventualne primjedbe Italije).

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

3. RAZLOZI ZA POKRETANJE I PROŠIRENJE POSTUPKA

3.1 Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije

3.1.1 *Poštovanje presude Altmark i postojanje potpore*

(103) Komisija je u svojoj Odluci iz 2011. zauzela privremeno stajalište da definicija obveza pružanja javne usluge nije bila dovoljno jasna i stoga nije omogućila Komisiji da donese konačan zaključak o tome sadržava li očite pogreške. Konkretno, Komisija u tom trenutku nije imala potpun uvid u stvarne obveze društva Toremar u pogledu prometovanja na predmetnim linijama u odnosu na usluge koje na nekima od tih linija nude konkurenti.

(104) Komisija je zauzela privremeno stajalište da je drugi kriterij iz presude *Altmark* ([41]) ispunjen jer su parametri na kojima se temelji izračun naknade bili unaprijed utvrđeni i bili u skladu sa zahtjevima u pogledu transparentnosti. Konkretno, Komisija je navela da su ti parametri opisani u prvotnoj konvenciji (za naknadu za 2009.) i u Direktivi CIPE-a (za naknadu od 2010. nadalje).

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

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

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

3.1.2 *Spojivost*

(108) U Odluci iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da naknada za pružanje javne usluge za godine od 2009. do 2011. nije obuhvaćena područjem primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ([42]) i Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ([43]) Stoga je Komisija tu mjeru ocijenila izravno na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a te je utvrdila da ima sumnje u pogledu toga jesu li ispunjeni primjenjivi uvjeti spojivosti.

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

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

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

(109) U Odluci iz 2012. Komisija je napomenula da je 31. siječnja 2012. na snagu stupio novi paket o uslugama od općega gospodarskog interesa, koji se sastoji od Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ([44]) i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ([45]) Međutim, Komisija je zauzela privremeno stajalište da se naknada za pružanje javne usluge na temelju produljenja prvotne konvencije ne može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(110) Zakonom iz 2010. predviđeno je produljenje prvotne konvencije od 30. rujna 2010. do završetka postupka privatizacije. Zbog toga se naknada koju je to društvo primalo od 1. listopada 2010. do njegove privatizacije nije mogla ocijeniti na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., koji se, u skladu s njegovom točkom 69., primjenjuje i na potporu odobrenu prije 31. siječnja 2012. (vidjeti uvodne izjave 283. i 284.).

3.2 **Privatizacija društva Toremar**

(111) U trenutku donošenja Odluke iz 2012. Komisija je imala sumnje u pogledu toga je li natječajni postupak za prodaju društva Toremar bio dovoljno transparentan i bezuvjetan da bi se osigurala prodaja po tržišnoj cijeni.

(112) U Odluci iz 2012. Komisija je zauzela stajalište da su određeni zahtjevi uvedeni u okviru postupka privatizacije možda mogli ograničiti broj ponuditelja ili utjecati na prodajnu cijenu. Komisija je ponovila svoju ustaljenu praksu u pogledu imovine poduzetnika u državnom vlasništvu koju prodaje država (ili je u ovom slučaju pripisiva državi): negospodarski aspekti koje privatni prodavatelj ne bi uzeo u obzir, kao što su javna politika, zapošljavanje ili regionalni razvoj, upućuju na postojanje državne potpore ako se njima uvode opterećujuće obveze za potencijalnog kupca i mogućnost smanjenja prodajne cijene.

(113) Slično tomu, Komisija je na temelju informacija dostupnih u toj fazi smatrala da je takozvanim *tehničkim i financijskim zahtjevima* uvedenima u natječaj za društvo Toremar znatno poremećeno provođenje natječaja ograničavanjem potencijalnih ponuditelja na postojeća pomorska društva, s obzirom na to da je u ovom predmetu na prodaju stavljeno sâmo društvo kojem je dodijeljen ugovor o javnim uslugama ([46]).

(114) Zbog prethodno navedenih razloga Komisija je privremeno zaključila da postupak privatizacije društva Toremar nije bio dovoljno transparentan i bezuvjetan da bi se njime samim osigurala prodaja po tržišnoj cijeni. Komisija stoga u toj fazi nije mogla isključiti mogućnost da je kupcu dodijeljena gospodarska prednost.

(115) Komisija je na temelju informacija dostupnih u trenutku izdavanja svoje Odluke iz 2012. smatrala i da bi svaka potpora koja bi mogla nastati u okviru postupka privatizacije bila nespojiva.

3.3 **Novi ugovor o uslugama između regije Toskane i društva Moby/Toremar**

3.3.1 *Poštovanje presude Altmark i postojanje potpore*

(116) U Odlukama iz 2011. i 2012. Komisija je zauzela privremeno stajalište da naknada isplaćena društva Toremar (i njegovu stjecatelju, društvu Moby) ne ispunjava kriterije utvrđene u presudi *Altmark* i stoga čini potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Komisija je do tog zaključka došla zbog sljedećih razloga: i. konkurenti za koje se čini da su nudili slične usluge bili su prisutni barem na određenim linijama na kojima je prometovalo društvo Toremar i nisu dostavljene dostatne informacije na temelju kojih bi Komisija mogla zaključiti da je usluga od općeg gospodarskog interesa odražavala stvarnu potrebu za javnom uslugom koja se ne bi mogla zadovoljiti samo djelovanjem tržišta; ii. čini se da je iz izračuna naknade u skladu s Direktivom CIPE-a proizašla prekomjerna

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

([45]) Komunikacija Komisije: Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge.

([46]) U pozivu na podnošenje ponuda zahtijevalo se da sudionici pokažu da su u razdoblju od 30. studenoga 2006. do 30. studenoga 2009. izvršili obujam usluga pomorskog prijevoza od najmanje 450 000 nautičkih milja i da su u posljednje tri financijske godine prijavili promet koji se odnosi na usluge pomorskog prijevoza od najmanje 150 milijuna EUR, od čega je barem 75 milijuna EUR prometa ostvareno od pružanja usluga pomorskog prijevoza putnika.

naknada isplaćena prijevozniku za pružanje javne usluge zbog istih razloga koji su navedeni u Odluci iz 2011.; i iii. čini se da nije poštovan četvrti kriterij iz presude *Altmark* s obzirom na to da je natječaj za pružanje javne usluge raspisan pod uvjetom da uspješni ponuditelj stekne društvo Toremar u cijelosti. Komisija je zauzela privremeno stajalište da bi, da je za ugovor o javnim uslugama raspisan natječaj bez obveze kupnje, to dovelo do nižeg troška za zajednicu.

3.3.2 *Spojivost*

(117) Kad je riječ o spojivosti naknade u korist društva Toremar, Komisija je napomenula da se na temelju informacija koje je dostavila Italija čini da Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije primjenjiva na taj ugovor o uslugama zbog njegova dugotrajnog razdoblja povjeravanja (12 godina). Komisija u svakom slučaju u toj fazi nije mogla donijeti zaključak o primjeni Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. jer joj tada još nije bio dostavljen potpisani ugovor. Komisija nije primila informacije (npr. o broju putnika prevezenih u dvije financijske godine koje su prethodile povjeravanju) koje bi joj omogućile da ispita preostale uvjete spojivosti iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Komisija je zatim ocijenila potporu na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., no utvrdila je da postoje sumnje u pogledu toga jesu li ispunjeni uvjeti spojivosti iz tog okvira te je pozvala Italiju da dokaže da jesu.

3.4 **Prioritet u pogledu vezova**

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

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

3.5 **Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.**

(120) U Odluci iz 2011. Komisija je zauzela privremeno stajalište da mjere utvrđene Zakonom iz 2010. čine državnu potporu u korist društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar. Tim je mjerama obuhvaćeno sljedeće: 1. moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti; 2. porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije; i 3. moguća upotreba sredstava FAS-a. Komisija je pozvala Italiju da pojasni je li i na koji način svaka od tih mjera nužna za pružanje javne usluge.

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

4. **PRIMJEDBE ITALIJE**

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

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

(123) Kad je riječ o postojanju stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa, Italija napominje da su prethodno navedene obveze pružanja javne usluge uvedene radi održavanja teritorijalnog kontinuiteta i veza između kopna i otokâ. Ta usluga pridonosi i gospodarskom razvoju otokâ i razvoju kombiniranog prijevoza te se njome istodobno jamči cjelogodišnje ispunjenje osnovnih potreba otočnih zajednica za mobilnošću i poštovanje ustavom zajamčenog prava na teritorijalni kontinuitet.

(124) Kad je riječ o konkurentnom okruženju, Italija je dostavila informacije koje pokazuju da je društvo Toremar jedini prijevoznik koji prometuje na većini linija tijekom cijele godine. Iako je tijekom godina postojalo određeno tržišno natjecanje, osobito na liniji Piombino – Portoferraio **(linija A2)** sa sudjelovanjem društva Moby, Italija smatra da za uslugu koju nudi društvo Toremar nema zamjene i da se jamstvo teritorijalnog kontinuiteta ne bi moglo ostvariti samo djelovanjem tržišta.

4.2 **Privatizacija društva Toremar**

4.2.1 *Prodajna cijena društva Toremar*

(125) Prema navodima Italije, privatizacija društva Toremar uključivala je prijenos cjelokupnog dioničkog kapitala tog društva postupkom javnog natječaja koji je pokrenula regija Toskana. Taj je postupak dodatno uključivao istodobno povjeravanje pružanja javnih usluga pomorskog prijevoza na području Toskanskog otočja na razdoblje od 12 godina radi održavanja teritorijalnog kontinuiteta.

(126) Regija Toskana naručila je neovisnu stručnu evaluaciju (vidjeti uvodne izjave 67. i 68.) radi ocjene pravnih i gospodarskih pitanja povezanih s prodajom društva Toremar. Prema navodima Italije, u toj se evaluaciji („izvješće društva Fidi") jasno i sažeto navode postupci koji su se primjenjivali radi utvrđivanja tržišne vrijednosti dioničkog kapitala društva Toremar.

4.2.2 *Transparentna i nediskriminirajuća priroda postupka*

(127) Italija ističe da su postupci provedeni u skladu s pravnim načelima transparentnosti i nediskriminacije. Tvrdila je da je svih 11 strana koje su izrazile interes dobilo relevantne informacije potrebne za dostavljanje njihovih ponuda, i to putem pristupa sobi s podacima u kojoj im je dana na uvid sva dokumentacija. Italija nadalje navodi da u toj fazi postupka nije imala nikakvu kontrolu nad potencijalnim ponuditeljima jer odgovori na poziv na iskaz interesa nisu bili obvezujući. Konkurenti su dobili i pravo da dostave pitanja i prime odgovore na njih od javnog naručitelja.

(128) Kad je riječ o sumnjama Komisije u pogledu tehničkih i financijskih zahtjeva uvedenih ponuditeljima za sudjelovanje na natječaju, Italija tvrdi da ti zahtjevi nisu diskriminirajući, već se temelje na potrebi da se odabere prijevoznik koji može pružiti posebno znanje i iskustvo s obzirom na kvantitativan i kvalitativan razvoj traženih javnih usluga. To je još bitnije u kontekstu natječaja kao što je natječaj koji je predmet ovog postupka, u kojem je prodaja društva Toremar bila povezana sa sklapanjem novog ugovora o javnim uslugama ([47]). Prema tvrdnjama Italije, postojanje tehničkih i financijskih zahtjeva u natječaju nije u suprotnosti s maksimalnom otvorenošću natječaja svim potencijalnim ponuditeljima, već je to izravna i nužna posljedica te posebne strukture natječaja.

(129) Kad je konkretno riječ o prenesenoj imovini i obvezi zadržavanja istog broja zaposlenika, Italija ističe da prodaja društva Toremar nije uključivala nikakvu obvezu o broju zaposlenika.

4.3 **Usklađenost produljenja prvotne konvencije i novog ugovora o javnim uslugama s kriterijima iz presude *Altmark***

(130) Italija tvrdi da su četiri kriterija iz presude *Altmark* ispunjena i za razdoblje 2009.–2011. i za razdoblje 2012.–2024. zbog sljedećih razloga:

— društvu Toremar stvarno je povjereno ispunjavanje obveza pružanja javne usluge. U produljenju prvotne konvencije, kao i u novom ugovoru o javnim uslugama, jasno su utvrđene obveze o linijama na kojima će se prometovati, vremenskom rasporedu, učestalosti putovanja, kvaliteti plovila koja će se koristiti i kvaliteti usluge općenito, tarifne obveze koje se odnose na luke u koje se uplovljava i obveze povezane s pravima putnika u skladu sa zakonodavstvom Unije. Stoga Italija smatra da su obveze pružanja javne usluge jasno utvrđene i da je ispunjen prvi kriterij iz presude *Altmark*;

([47]) Italija u tom pogledu upućuje na Komisijin (GU za energetiku i promet) dopis D(2009) 75213 od 21. prosinca 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 96.).

— parametri na temelju kojih se nadoknada izračunava prethodno su utvrđeni na nepristran i transparentan način. Ti su parametri detaljno objašnjeni u Direktivi CIPE-a koja se primjenjuje na naknadu odobrenu od 2010. nadalje te su primijenjeni i na novi ugovor o javnim uslugama (i na priloge tom ugovoru). Stoga Italija smatra da su ti parametri unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način te da je ispunjen drugi kriterij iz presude *Altmark*;

— s obzirom na treći kriterij iz presude *Altmark*, naknada, i u produljenju prvotne konvencije i u novom ugovoru o javnim uslugama, ne premašuje iznos potreban za pokrivanje troškova koji proizlaze iz ispunjavanja obveza pružanja javne usluge. To jasno proizlazi iz računa dobiti i gubitka društva, koji pokazuju gubitak od 372 008 EUR za trogodišnje razdoblje od 2009. do 2011. i gubitak od 353 960 EUR za petogodišnje razdoblje od 2012. do 2016. Osim toga, zahvaljujući mehanizmu za ponovno uspostavljanje ravnoteže, koji je uveden člankom 26. novog ugovora o javnim uslugama, poduzete su mjere kako bi se osiguralo ispravljanje svih odstupanja, a time i izbjegavanje plaćanja prekomjerne naknade;

— Italija smatra da je i četvrti kriterij iz presude *Altmark* ispunjen. U dvogodišnjem razdoblju od 2010. do 2011. regija Toskana pratila je učinkovitost društva, dok je u razdoblju obuhvaćenom novim ugovorom o javnim uslugama odabir društva zaduženog za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge izvršen natječajnim postupkom u skladu s pravilima Unije.

4.4 **Stopa povrata od 9,95 % koja se primjenjivala za 2010. i premija rizika od 6,5 % utvrđena u Direktivi CIPE-a od 2010.**

(131) U Odluci iz 2011. navodi se da je stopa povrata na uloženi kapital za 2010. određena na razini od 9,95 % prije oporezivanja. Od Italije je zatraženo da obrazloži tu odluku jer se u Direktivi CIPE-a utvrđuje primjena premije rizika od 6,5 % za određivanje povrata na kapital s pomoću formule za ponderirani prosječni trošak kapitala (vidjeti uvodnu izjavu 46.).

(132) Italija tvrdi da se upućivanje na stopu od 9,95 % odnosi na nacrt novih konvencija/ugovora o javnim uslugama koji bi bili uključeni u natječaj raspisan u pogledu predmetnih društava te bi se potpisali s kupcima nakon završetka privatizacije svakog od društava grupe Tirrenia (vidjeti uvodnu izjavu 27.).

(133) Italija ističe i da je, s obzirom na to da je iznos naknade iz natječaja (tj. osnova za poziv na podnošenje ponuda) ograničen Zakonom iz 2009. ([48]), zaista odlučeno da će se izračun naknade pojednostavniti primjenom paušalne stope povrata na kapital. Konkretno, za razdoblje koje obuhvaća produljenje prvotne konvencije (tj. razdoblje od 2010. do 2011.) paušalna stopa povrata na kapital *de facto* je izračunana na razini od 6,9 %. Od 2012., prema novom ugovoru o javnim uslugama s društvom Moby/Toremar, primjenjivala se paušalna stopa povrata na kapital od 6,5 %. Italija je tvrdila da su te paušalne stope povrata na kapital i dalje razmjerne uključenim rizicima i da su te vrijednosti u svakom slučaju niže od 9,95 %, što je vrijednost koja je prvotno priopćena Komisiji.

(134) Italija je objasnila i da je iz primjene cjelokupne metodologije utvrđene u Direktivi CIPE-a mogao proizaći povrat na kapital koji bi mogao premašiti 6,5 %. Zbog toga Italija smatra da je njezin pojednostavnjeni pristup konzervativan i da načelno ne dopušta veću naknadu za društvo Moby/Toremar od one utvrđene Direktivom CIPE-a.

4.5 **Prioritet u pogledu vezova**

(135) Italija se poziva na članak 19.b stavak 21. Zakona iz 2009., kojim se društvo Toremar ovlašćuje da zadrži vezove koji su mu već dodijeljeni i prednost pri dodjeli novih slotova u skladu s nacionalnim propisima (vidjeti uvodnu izjavu 90.).

(136) Italija tvrdi su da dodjelom prioriteta u pogledu vezova nisu izgubljena nikakva državna sredstva. Prema navodima Italije, svi trajektni prijevoznici plaćaju redovite pristojbe za vezove odgovarajućim lučkim upravama. Italija tvrdi i da je taj prioritet u pogledu vezova primjenjiv samo na linije obuhvaćene javnom uslugom te da društvo Toremar, a poslije Moby/Toremar, nije plaćalo i ne plaća dodatnu pristojbu za taj prioritet u pogledu vezova jer bi mu luke dale prednost u odabiru slotova za privezivanje čak i bez službenog prioriteta u pogledu vezova zbog njegove zadaće pružanja javne usluge.

([48]) Prema navodima Italije, iznos naknade iz natječaja čini ograničenje isključivo za potrebe ocjene ponuda i njime se ne postavlja nikakvo ograničenje za iznos stvarne naknade koja se plaća tijekom trajanja ugovora.

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

4.6 **Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.**

(138) Kad je riječ o mjerama utvrđenima Zakonom iz 2010. (vidjeti uvodne izjave 91. i 92.), Italija tvrdi da su društvu Toremar dodijeljena financijska sredstva koja su već bila predviđena Zakonom 102/2009 i da ih je društvo Toremar stvarno koristilo u svrhu za koju su bila prvotno namijenjena. Konkretno, društvo Toremar iskoristilo je iznos od 1 617 300 EUR za nadogradnju svoje flote radi usklađivanja s međunarodnim sigurnosnim normama (tj. 808 650 EUR za nadogradnju broda Aethalia i 808 650 EUR za nadogradnju broda Liburna). Italija tvrdi i da se ta sredstva nisu koristila za potrebe likvidnosti.

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

(140) Kad je riječ o sredstvima FAS-a, Italija tvrdi da društvo Toremar nije steklo nikakvu korist od njih. Osim toga, pojasnila je da sredstva FAS-a nisu upotrijebljena za plaćanje dodatne naknade društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar. Umjesto toga ta su sredstva bila dostupna da bi se dopunila proračunska sredstva odobrena za plaćanje naknada za pružanje javne usluge društvima bivše grupe Tirrenia ako se ona pokažu nedostatnima. Italija navodi da se člankom 1. stavkom 5.b Uredbe sa zakonskom snagom 125/2010 regijama omogućilo da upotrebljavaju sredstva FAS-a za financiranje (dijela) redovne naknade za pružanje javne usluge i time osiguraju kontinuitet javnih usluga pomorskog prijevoza. Osim toga, Italija pojašnjava da je 2009., 2010. i 2011. u skladu s člankom 26. Uredbe sa zakonskom snagom 185/2008 za grupu Tirrenia svake godine bilo namijenjeno 65 milijuna EUR i da je u skladu s tim iz sredstava FAS-a povučen iznos od 195 milijuna EUR. Ta su sredstva zatim prenesena na račun Ministarstva prometa namijenjen za plaćanje naknade za pružanje javne usluge društvima bivše grupe Tirrenia (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar i Saremar). Stoga bi se ta mjera odnosila samo na raspodjelu sredstava u talijanskom proračunu za plaćanje naknada za pružanje javne usluge.

4.7 **Usklađenost produljenja prvotne konvencije i novog ugovora o javnim uslugama s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.**

(141) Iako Italija smatra da naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Toremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama ne čini državnu potporu, iznijela je argumente i o tome zašto bi ta mjera, da ipak čini potporu, bila u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(142) Italija je u odgovoru navela prosječni godišnji promet u razdoblju od 2010. do 2016. na temelju svih linija zajedno. Na temelju toga Italija je dostavila podatke o prometu putnika kako bi pokazala da prag od 300 000 putnika utvrđen u članku 2. stavku 1. točki (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. nije premašen ni na jednoj od linija na kojima je do kraja 2011. prometovalo društvo Toremar i na kojima od 2012. prometuje društvo Moby/Toremar.

4.8 **Usklađenost prvotne konvencije i novog ugovora o javnim uslugama s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.**

(143) Italija nadalje tvrdi da se nije isplaćivala nikakva prekomjerna naknada u korist društva Moby/Toremar i da su ispunjeni uvjeti iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(144) Kako bi opravdala prethodno navedeno, Italija je dostavila informacije koje pokazuju iznose povrata na uloženi kapital za razdoblje od 2010. do 2017. i metodologiju koja se koristila za provjeru toga da ne postoji prekomjerna naknada za usluge koje su pružala društva Toremar i Moby/Toremar te troškove i prihode po liniji za razdoblje od 2010. do 2017. i razdoblje amortizacije flote za razdoblje od 2009. do 2017. ([49])

(145) Osim toga, Italija tvrdi da društva Toremar i Moby/Toremar nisu obavljala komercijalne djelatnosti u razdoblju od 2009. do danas.

5. **PRIMJEDBE DRUŠTVA MOBY/TOREMAR**

5.1 **Obveze pružanja javne usluge i konkurentno okruženje**

(146) Društvo Moby/Toremar tvrdi da se u novom ugovoru o javnim uslugama i prilozima tom ugovoru konkretno utvrđuju obveze pružanja javne usluge koje se odnose na predmetne pomorske linije. Te se obveze odnose, među ostalim, na kvalitetu i obilježja usluge (putovanja koja će se obavljati, vozni redovi, uvjeti usluge) i primjenjive tarife.

(147) U odgovoru na tvrdnju podnositelja pritužbe da je na linijama Piombino – otok Elba nastao monopol nakon koncentracije između društava Toremar i Moby, potonja društva upućuju na to da je talijansko nacionalno tijelo za tržišno natjecanje odobrilo tu koncentraciju Odlukom br. 22622 od 19. srpnja 2011., pod uvjetom da se ispune određeni uvjeti usmjereni upravo na osiguravanje postojanja tržišnog natjecanja na toj liniji.

(148) Nadalje, društvo Moby/Toremar tvrdi da se na predmetnim linijama ne bi moglo prometovati bez javne potpore i da tržište sâmo ne bi moglo pružati te usluge u skladu s minimalnim zahtjevima predviđenima javnim ugovorom.

5.2 **Privatizacija društva Toremar**

5.2.1 *Cijena plaćena za dionice društva Toremar*

(149) Društvo Moby/Toremar tvrdi da privatizacija društva Toremar ne uključuje nikakve elemente državne potpore, s obzirom na to da je dogovorenu cijenu potvrdio neovisni procjenitelj.

5.2.2 *Transparentna i nediskriminirajuća priroda postupka i povezivanje imovine društva Toremar s novim ugovorom o javnim uslugama*

(150) U odgovoru na privremeno stajalište Komisije iz Odluke iz 2012. o tome da se tehničkim i financijskim zahtjevima natječaja možda ograničio broj konkurenata potencijalno zainteresiranih za podnošenje ponude, društvo Moby/Toremar tvrdi da su ti zahtjevi zaista bili nužni, uzimajući u obzir posebnu strukturu društva Toremar koja je proizlazila iz činjenice da je to društvo bilo dio grupe Tirrenia.

(151) Prema tvrdnjama društva Moby/Toremar, društvo Toremar nije imalo sve objekte i sredstva kojima bi sâmo moglo osigurati tražene usluge pomorskog prijevoza te je u prošlosti uvijek koristilo usluge grupe Tirrenia, osobito usluge komercijalne prirode (npr. koordiniranje djelatnosti lučkih ureda za prodaju karata, pozivni centri i komunikacije), tehničke prirode (npr. upravljanje informacijskim sustavima) i određene specijaliziranije usluge (npr. upravljanje ponudom).

(152) Stoga društvo Moby/Toremar tvrdi da se natječaj, kako je osmišljen, ne može smatrati diskriminirajućim i da je zahtjev regije Toskane da kupac društva Toremar mora već poslovati u sektoru pomorskog prijevoza putnika potaknut razmatranjima iz područja industrijske politike radi osiguravanja kontinuiteta usluge.

([49]) Vidjeti daljnju analizu u odjeljku 6.3.1.

(153) Društvo Moby/Toremar tvrdi da, ako je ugovor o uslugama dodijeljen bez prodaje društva Toremar, potonje ne više imalo nikakvog razloga za nastavak poslovanja niti bi ga se moglo lako preprodati na tržištu, uzimajući u obzir specifičnost flote. Nadalje, strane tvrde da bi regija Toskana vjerojatno morala plaćati viši iznos naknade za pružanje usluge jer bi prijevoznik morao sam nabaviti potrebna plovila i zaposliti potrebno osoblje. Osim toga, regija Toskana morala bi snositi troškove stavljanja flote društva Toremar izvan pogona i troškove upravljanja društvom i njegove likvidacije. Stoga se povezivanjem imovine društva Toremar s novim ugovorom o javnim uslugama postiže i to da se troškovi državne intervencije svode na najmanju moguću mjeru.

(154) Naposljetku, u odgovoru na tvrdnju podnositelja pritužbe da je natječajnim postupkom dodijeljena prednost društvu Moby društvo Moby/Toremar poziva se na postupke na nacionalnoj razini (vidjeti odjeljak 2.3.2.3.) u kojima je potvrđen ishod natječajnog postupka koji se odnosi na privatizaciju društva Toremar i dodjeljivanje ugovora o uslugama.

5.3 **Usklađenost novog ugovora o javnim uslugama s kriterijima iz presude *Altmark***

(155) Društvo Moby/Toremar tvrdi da novi ugovor o javnim uslugama ispunjava sve kriterije iz presude *Altmark*.

(156) Prema tvrdnjama strana, obveze pružanja javne usluge jasno su utvrđene, a parametri naknade unaprijed su utvrđeni na objektivan i transparentan način. Nadalje, na temelju mehanizma za dodjelu usluge (dražba s popustom) i uspostavljenog sustava praćenja, prema kojem društvo Toremar dobiva naknadu samo za stvarno obavljene aktivnosti, ta naknada ne premašuje iznos potreban za pokrivanje troškova koji proizlaze iz ispunjavanja obveza pružanja javne usluge.

(157) Naposljetku, društvo Moby/Toremar tvrdi da je odabir društva zaduženog za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge proveden natječajnim postupkom u skladu s pravom Unije.

5.4 **Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije**

(158) Društvo Moby/Toremar upućuje na Odluku Komisije 2005/163/EZ („Odluka iz 2004.") kojom je Komisija naknadu koju je Italija odobrila u korist društava grupe Tirrenia, osim samog društva Tirrenia, proglasila djelomično spojivom s unutarnjim tržištem, pod uvjetom da Italija ispuni niz obveza, i djelomično nespojivom s unutarnjim tržištem.

(159) Društvo tvrdi da je na temelju te odluke Komisija potvrdila spojivost prvotne konvencije do datuma njezina isteka krajem 2008. i da je njezino produljenje za godine od 2009. do 2011. bilo jednostavno nastavak spojive mjere, dakle postojeće mjere potpore. To produljenje ne sadržava nikakve znatne izmjene i bilo je potrebno radi organiziranja postupka privatizacije društava koja su pripadala grupi Tirrenia.

(160) Društvo Moby/Toremar nadalje tvrdi da se, čak i kad bi Komisija smatrala da je društvo Toremar u prošlosti primalo državnu potporu produljenjem prvotne konvencije, to poništava činjenicom da je društvo Toremar prodano društvu Moby u okviru postupka javne nabave (dakle, po tržišnim uvjetima) po cijeni koja je uključivala, među ostalim, procjenu tog elementa potpore. Slijedom toga, i na temelju ustaljene sudske prakse ([50]), produljenje prvotne konvencije nije relevantno za utvrđivanje državne potpore.

([50]) Strane se pozivaju na sljedeće predmete kako bi potkrijepile taj argument: predmet C-390/98, *Banks*, ECLI:EU:C:2001:456; spojeni predmeti C-74/00P i C-75/00P, *Falck*, ECLI:EU:C:2002:524; i predmet C-277/00 *Njemačka/Komisija*, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **OCJENA**

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

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

(162) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo smatraju li se prijavljene mjere državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svi prethodno navedeni uvjeti moraju biti ispunjeni. Točnije, za financijsku potporu treba vrijediti sljedeće:

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

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

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

(d) utječe na trgovinu među državama članicama.

(163) Komisija navodi da je prioritet u pogledu vezova, koji se primjenjuje samo na linijama obuhvaćenima javnom uslugom, neodvojivo povezan s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pružaju društvo Toremar i njegov stjecatelj, društvo Moby. Stoga će se ta mjera ocjenjivati zajedno s naknadom za pružanje javne usluge koja se plaća tim društvima (vidjeti odjeljke 6.1.1. i 6.1.2.).

(164) Nadalje, Komisija navodi da bi novi ugovor o javnim uslugama između Italije i društva Moby/Toremar trebalo ocijeniti zajedno s privatizacijom društva Toremar. Takva zajednička ocjena primjerena je jer je u suštini Italija organizirala novi ugovor o javnim uslugama u okviru kojeg je uspješni ponuditelj morao kupiti cjelokupan dionički kapital društva Toremar kako bi mogao ispuniti obveze pružanja javne usluge utvrđene u tom ugovoru o javnim uslugama.

6.1.1 *Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije*

6.1.1.1 Državna sredstva

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

(166) Komisija prima na znanje da, prema navodima Italije, svi trajektni prijevoznici plaćaju redovite pristojbe za vezove nadležnim lučkim upravama, ali društvo Toremar nije platilo nikakvu dodatnu naknadu za prioritet u pogledu vezova. Ipak, Komisija smatra da je Italija u načelu mogla odrediti dodatnu pristojbu za prioritet u pogledu vezova te se odrekla državnih prihoda kad to nije učinila. Nadalje, budući da je prioritet u pogledu vezova dodijeljen zakonom (vidjeti uvodnu izjavu 90.), može se pripisati državi.

6.1.1.2 Selektivnost

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

6.1.1.3 Gospodarska prednost

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

(169) Konkretno, u svojoj presudi *Altmark* ([51]) Sud je presudio da, ako se mjera koju je provela država mora smatrati naknadom za usluge koje poduzetnici korisnici potpore pružaju u cilju ispunjavanja obveze pružanja javne usluge na način da ti poduzetnici nemaju stvarnu financijsku korist te tom mjerom poduzetnik nije stavljen u povlašteni položaj u odnosu na konkurentne poduzetnike, ta mjera nije obuhvaćena područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.

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

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

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

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

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

(171) Komisija je u svojoj Komunikaciji o primjeni pravila o državnim potporama na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa („Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa") ([52]) navela kako primjenjuje kriterije iz presude *Altmark*.

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

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

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

(175) Osim toga, Italija nije Komisiji dostavila nikakve naznake za to da je razina naknade utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza. Argument Italije da je regija Toskana pratila učinkovitost društva Toremar u razdoblju od 2010. do 2011. nije dostatan za ispunjenje tog kriterija jer se njime na pokazuje jesu li troškovi koje je društvo Toremar stvarno snosilo pri ispunjavanju svojih obveza pružanja javne usluge bili u skladu s troškovima tipičnog poduzetnika kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća prijevozna sredstva.

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

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

([52]) Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

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

(178) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova, Komisija najprije podsjeća na to da je talijansko tijelo za tržišno natjecanje AGCM barem u dvjema prilikama smatralo da ta mjera ima gospodarsku vrijednost ([53]). Ipak, društvo Toremar ne plaća nikakvu naknadu za prioritet u pogledu vezova (vidjeti uvodnu izjavu 136.). Nadalje, Komisija napominje da prioritet u pogledu vezova barem u teoriji može umanjiti troškove prijevoznika (npr. jer zajamčeni vez može skratiti vrijeme čekanja u lukama i time dovesti do manjih troškova goriva) ili povećati njegove prihode (npr. jer neka vremena polazaka i dolazaka mogu privući veću potražnju putnika). Naime, ako prioritet u pogledu vezova omogućuje brži postupak pristajanja, korisnici trajektne usluge mogu dati prednost prijevozniku koji ima pravo na tu mjeru. Čak i da su ti učinci vidljivi samo u ograničenim okolnostima ili relativno mali, prioritet u pogledu vezova i dalje bi mogao donijeti gospodarsku prednost za društvo Toremar.

6.1.1.4 Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu

(179) Ako se potporom koju dodijeli država članica ojača položaj pojedinog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Unije, mora se smatrati da ta potpora utječe na tu trgovinu ([54]). Dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje ([55]).

(180) U ovom slučaju korisnik posluje u konkurenciji s drugim poduzetnicima koji pružaju usluge pomorskog prijevoza u Uniji, posebno od stupanja na snagu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4055/86 ([56]) i Uredbe o pomorskoj kabotaži, kojima se liberaliziralo tržište međunarodnog pomorskog prometa odnosno pomorske kabotaže. Činjenica da je društvo Toremar na nekim linijama u to vrijeme bilo jedini prijevoznik ne znači da drugi (međunarodni) prijevoznici nisu mogli biti zainteresirani za pružanje sličnih usluga pomorskog prijevoza. Stoga nadoknada za prometovanje na pomorskim linijama u okviru produljenja prvotne konvencije može utjecati na trgovinu u Uniji i narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu. Zbog istih razloga taj zaključak vrijedi i za prioritet u pogledu vezova.

6.1.1.5 Zaključak

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

6.1.1.6 Nova ili postojeća potpora

(182) Komisija najprije navodi da se naknada isplaćena društvu Toremar za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza do kraja 2008. neće ocjenjivati u ovoj Odluci. Ocjena te naknade i pitanje može li se ona smatrati postojećom potporom na temelju članka 4. stavka 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži predmet je zasebne odluke Komisije ([57]).

(183) U skladu s člankom 1. točkom (c) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([58]) „nova potpora' znači svaka potpora, to jest programi potpora i pojedinačna potpora koje ne predstavljaju postojeću potporu, uključujući i izmjene postojećih potpora". Nadalje, u članku 108. stavku 3. UFEU-a predviđeno je da se Komisija mora pravodobno obavijestiti o svim planovima za dodjelu nove ili izmjenu postojeće potpore te se oni ne smiju provesti sve dok se taj postupak ne okonča konačnom odlukom ([59]). U skladu sa stajalištem europskih

([53]) Odluka Komisije (EU) 2020/1412 od 2. ožujka 2020. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione, uvodna izjava 265.

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

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

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

([57]) Odluka Komisije (EU) 2020/1411 od 2. ožujka 2020. o državnoj potpori br. C 64/99 (ex NN 68/99) koju je Italija isplaćivala brodarskim društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia).

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

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

sudova ([60]) Komisija smatra da je izmjena (tj. produljenje) trajanja programa potpore ili pojedinačne potpore s jasnim datumom isteka (tj. 31. prosinca 2008.) dostatna da bi bila riječ o novoj potpori, neovisno o tome jesu li se promijenila druga obilježja mjere.

(184) Zbog navedenih razloga Komisija smatra da bi se, neovisno o tome smatra li se naknada isplaćena društvu Toremar do kraja 2008. postojećom potporom ([61]), naknada za pružanje javne usluge isplaćena na temelju uzastopnih produljenja prvotne konvencije trebala smatrati novom potporom. Taj zaključak vrijedi i za prioritet u pogledu vezova.

6.1.2 *Dodjela novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar društvu Moby/Toremar*

(185) Kako bi zaključila nastaje li na temelju dodjele novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar prednost za društvo Moby/Toremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora ocijeniti jesu li ispunjeni kriteriji iz presude *Altmark* (vidjeti uvodnu izjavu 170.).

6.1.2.1 Prvi kriterij iz presude Altmark

(186) Komisija podsjeća na to da ne postoji jedinstvena i precizna definicija usluge koja bi se u skladu s pravom Unije mogla smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, bilo u smislu prvog kriterija iz presude *Altmark* bilo u smislu članka 106. stavka 2. UFEU-a ([62]). Točka 46. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa glasi:

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

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

(188) U području kabotaže detaljna pravila Unije kojima se uređuju obveze pružanja javne usluge utvrđena su u Uredbi o pomorskoj kabotaži te, za potrebe utvrđivanja potencijalne državne potpore poduzetnicima koji se bave pomorskim prijevozom, u Smjernicama Zajednice o državnim potporama u pomorskom prometu („Smjernice za pomorski promet") ([63]).

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

„Država članica može sklopiti ugovore o obavljanju javne usluge s, ili nametnuti obvezu javne usluge kao uvjeta za pružanje usluga kabotaže, brodarskim društvima koja sudjeluju u redovnoj usluzi za, od ili između otoka. Uvijek kada država članica sklapa ugovor o obavljanju javne usluge ili nametne obvezu javne usluge, čini to bez diskriminacije u odnosu na sve brodare Zajednice."

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

([61]) Odluka Komisije (EU) 2020/1411 od 2. ožujka 2020. o državnoj potpori br. C 64/99 (ex NN 68/99) koju je Italija isplaćivala brodarskim društvima Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar i Toremar (grupa Tirrenia).

([62]) Predmet T-289/03, *BUPA i drugi protiv Komisije*, [2008.] ECR II 81, točka 96. Vidjeti također Mišljenje nezavisnog odvjetnika Tizzana u predmetu C-53/00, *Ferring*, ECR I-9069 i Mišljenje nezavisnog odvjetnika Jacobsa u predmetu C-126/01, *GEMO*, [2003] ECR I-13769.

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

(190) U članku 2. stavku 3. Uredbe o pomorskoj kabotaži utvrđeno je da ugovor o obavljanju javne usluge može obuhvaćati: usluge prometa koje ispunjavaju utvrđene norme trajnosti, redovnosti, kapaciteta i kvalitete; dodatne prometne usluge; usluge prometa po posebnim tarifama i koje su podložne posebnim uvjetima, prije svega za određene kategorije putnika ili na određenim pravcima; i prilagodbe usluga stvarnim potrebama.

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

(192) Iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se obveze pružanja javne usluge mogu uvesti samo ako je to opravdano potrebom da se osiguraju odgovarajuće redovite usluge pomorskog prijevoza koje samo tržište ne može osigurati ([64]). U Komunikaciji o tumačenju Uredbe o pomorskoj kabotaži ([65]) potvrđuje se da „[o] tome koje na kojim je linijama potrebna obveza javne usluge odlučuju države članice (prema potrebi uključujući regionalna i lokalna tijela javne vlasti), a ne brodari. Naime, obveze javne usluge mogu se predvidjeti za redovite (linijske) usluge otočne kabotaže u slučaju da tržište ne pruža odgovarajuće usluge." Osim toga, u članku 2. stavku 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži obveze pružanja javne usluge definirane su kao obveze koje „predmetni brodar […], gledajući vlastite komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima".

(193) U skladu sa sudskom praksom ([66]), kako bi ispitala je li ispunjen prvi kriterij iz presude *Altmark*, Komisija će provesti ocjenu u tri koraka radi provjere postoji li stvarna potreba za javnom uslugom (prvi i drugi korak) te je li ona bila nužna i proporcionalna (treći korak). Komisija će ocijeniti:

(1) je li postojala **korisnička potražnja**;

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

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

(1) Korisnička potražnja

(194) U ovom je slučaju društvu Toremar povjereno pružanje usluga mješovitog prijevoza (putnika i vozila) na više linija prikazanih u tablici 3. Obveze pružanja javne usluge društva Toremar odnosile su se na luke u koje se uplovljava, vrstu i kapacitet plovila namijenjenih pomorskim linijama na kojima se prometuje u okviru sustava javnih usluga, učestalost usluge i maksimalne cijene karata koje se naplaćuju.

(195) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 123., Italija je uvela obveze pružanja javne usluge utvrđene u novoj konvenciji uglavnom kako bi postigla sljedeće: i. osigurala teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka; i ii. pridonijela gospodarskom razvoju predmetnih otoka redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza. Komisija smatra da su to doista legitimni ciljevi od javnog interesa.

(196) Povijesno gledano, ciljevi koje je Italija nastojala ostvariti nisu ostvareni međudjelovanjem samog tržišta. Zapravo se dostatnost tih usluga tradicionalno osiguravala obvezama pružanja javne usluge koje su u tu svrhu uvedene društvima bivše grupe Tirrenia i koje su ugrađene u prvotne konvencije. Komisija navodi da se na predmetnim linijama uglavnom bez promjena prometovalo mnogo godina, tj. barem od stupanja na snagu prvotne konvencije. Italija, a posebno relevantna regionalna tijela, smatrala su da su te usluge bile (te i dalje jesu) nužne da bi se zadovoljila potražnja korisnika.

([64]) Vidjeti predmet C-205/99, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i drugi/Administración General del Estado*, ECLI:EU:C:2001:107.

([65]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija kojom se ažurira i ispravlja Komunikacija o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica (pomorska kabotaža), Bruxelles, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([66]) Vidjeti predmet T-454/13 *SNCM/Komisija*, ECLI:EU:T:2017:134, točke 130. i 134.

(197) Radi prikaza stvarne potražnje korisnika usluge Italija je dostavila zbirne statističke podatke iz kojih proizlazi da je 2010. društvo Toremar ukupno prevezlo 1 462 570 putnika i 317 488 vozila na pet linija obuhvaćenih javnom uslugom. Podaci za 2011. bili su neznatno niži (tj. 1 437 613 putnika i 294 433 vozila). To pokazuje da je tijekom dviju godina prije nego što su društvu Moby/Toremar povjerene obveze pružanja javne usluge postojala znatna ukupna potražnja za uslugama pomorskog prijevoza na predmetnim linijama (vidjeti uvodnu izjavu 297. za statističke podatke po linijama za godine od 2009. do 2011.).

(198) Kako bi dodatno dokazala da je korisnička potražnja i dalje postojala kad je društvo Moby/Toremar počelo prometovati na svih šest linija na temelju novog ugovora o javnim uslugama, Italija je dostavila i agregirane statističke podatke za razdoblje do kraja 2018. (vidjeti tablice 4. i 5.). To potvrđuje da je korisnička potražnja i dalje postojala, s određenim neznatnim odstupanjima prema gore ili dolje, uz iznimku 2012. kad je zabilježeno veće odstupanje prema gore, koje je uglavnom posljedica strukturne obnove prodajne mreže, koja je imala pozitivan učinak na povećanje prometa u sezoni te godine. U svakom slučaju, iz analize statističkih podataka po linijama za svaku godinu do kraja 2018. nisu proizašle nikakve naznake za prestanak korisničke potražnje na određenim linijama.

Godina	Linija A1	Linija A2	Brza linija A2	Linija A3	Linija A4	Linija A5	Ukupan br. putnika
2012.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Tablica 4. – Statistički podaci o putnicima za godine 2012.–2018.

Godina	Linija A1	Linija A2	Brza linija A2	Linija A3	Linija A4	Linija A5	Ukupan br. vozila
2012.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

Tablica 5. – Statistički podaci o vozilima za godine 2012.–2018. ([67])

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

(2) Postojanje nefunkcioniranja tržišta

([67]) Brodovi koji se koriste na brzoj liniji A2 i liniji A5 ne mogu prevoziti vozila.

(200) U skladu s točkom 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa „ne bi bilo prikladno posebne obveze pružanja javne usluge povezati s djelatnošću koju već obavljaju ili koju mogu obavljati na zadovoljavajući način i pod uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima” ([68]). Stoga Komisija mora ispitati bi li usluga bila nedostatna kad bi se njezino pružanje prepustilo samom tržištu u kontekstu zahtjeva za pružanje javne usluge koje je država članica uvela na temelju novog ugovora o javnim uslugama. U točki 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u tom se pogledu navodi da je „ocjena Komisije ograničena na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku”.

(201) Komisija navodi da su tijekom razdoblja koje je prethodilo potpisivanju novog ugovora o javnim uslugama s društvom Moby/Toremar drugi prijevoznici nudili usluge trajektnog prijevoza na nekim linijama obuhvaćenima novim ugovorom o javnim uslugama, ali ne tijekom cijele godine ni uz jednaku učestalost. Na temelju stanja tržišnog natjecanja do trenutka povjeravanja usluga 2. siječnja 2012. (kako je opisano u uvodnoj izjavi 38.) Komisija će za svaku od predmetnih linija ocijeniti jesu li usluge koje pružaju drugi prijevoznici istovjetne onima koje je društvo Moby/Toremar moralo pružati na temelju novog ugovora o javnim uslugama.

(202) U tablici u nastavku opisuje se stanje tržišnog natjecanja na linijama na kojima prometuje društvo Moby/Toremar:

Linija	**Moby/Toremar (svakodnevna povratna putovanja tijekom cijele godine)**	**Konkurenti (svakodnevna putovanja)**
Livorno – Gorgona – Capraia **(linija A1)**	Usluga mješovitog prijevoza (putnici i vozila)	Nema
Portoferraio –Piombino (otok Elba) **(linija A2)**	Usluga mješovitog prijevoza s prosjekom od: — 8 putovanja od siječnja do travnja, — 15 putovanja od travnja do rujna, — 8 putovanja od rujna do prosinca.	**Moby** (usluga mješovitog prijevoza tijekom cijele godine) s prosjekom od: — 6 putovanja od siječnja do ožujka, — 8 putovanja u travnju, 12 putovanja u svibnju i 10 putovanja u rujnu, — 12 putovanja od lipnja do kolovoza, — 8 putovanja u listopadu, — 6 putovanja u studenome i prosincu. **Blu Navy** (usluga mješovitog prijevoza): — 2012. (tijekom cijele godine): u prosjeku 5 putovanja, — od 2013. (samo od ožujka do listopada): u prosjeku 5 putovanja. **Elba Ferries** (usluga mješovitog prijevoza od lipnja do rujna): u prosjeku 5–6 putovanja.
Piombino –Cavo – Portoferraio (otok Elba) **(brza linija A2)**	Usluga brzog prijevoza putnika	Nema
Piombino – Rio Marina – Pianosa (otok Elba) **(linija A3)**	Usluga mješovitog prijevoza	Nema
Porto S. Stefano – otok Giglio **(linija A4)**	Usluga mješovitog prijevoza s prosjekom od: — 3–4 putovanja od siječnja do ožujka,	**Maregiglio** (usluga mješovitog prijevoza tijekom cijele godine) s prosjekom od: — 0,5–1 putovanje od siječnja do ožujka, — 2 putovanja u travnju i svibnju,

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

	— 4–5 putovanja od travnja do rujna, — 4 putovanja od rujna do prosinca.	— 5–6 putovanja u lipnju i srpnju, — 3–4 putovanja u kolovozu i rujnu, — 1–2 putovanja u listopadu, — 1 putovanje u studenome i prosincu.
Porto S. Stefano – Giannutri **(linija A5)**	Uslugu prijevoza putnika nudi društvo Maregiglio na temelju podugovora s društvom Moby/Toremar ([1])	Nema

([1]) U natječajnoj dokumentaciji predviđene su mogućnosti podugovaranja. Italija je dostavila Komisiji konkretne iznose (neto trošak usluge) koje regija Toskana godišnje plaća društvu Moby/Toremar za pružanje javne usluge na liniji Porto S. Stefano – Giannutri. Društvo Toremar plaća društvu Maregiglio paušalni iznos na temelju podugovora. Potonja transakcija, koja uključuje privatni ugovor, nije obuhvaćena područjem primjene ove Odluke.

Tablica 6. – Stanje tržišnog natjecanja na linijama na kojima prometuje društvo Moby/Toremar

(203) Komisija smatra, kako je jasno prikazano u tablici 6., da se usluge koje nudi društvo Moby/Toremar ne mogu zamijeniti uslugama koje nude ostali konkurenti jer oni ne ispunjavaju, ili ne ispunjavaju u potpunosti, obveze pružanja javne usluge utvrđene novim ugovorom o javnim uslugama, ponajprije u smislu cjelogodišnjeg kontinuiteta usluge koju pruža društvo Toremar. Međutim, na trima od šest linija nema drugih prijevoznika koji nude uslugu osim društva Moby/Toremar (linije A2 (brza), A3 i A5). Stoga su obveze pružanja javne usluge koje su utvrđene u ugovoru s društvom Moby/Toremar za prometovanje na tim trima linijama opravdane stvarnom javnom potrebom za osiguranjem teritorijalnog kontinuiteta, kad to ne može ponuditi samo tržište.

(204) Kad je riječ o linijama na kojima usluge nude i drugi prijevoznici (linije A2 i A4), Komisija smatra da postoje velike razlike s obzirom na redovitost tih usluga koje se nude. Društvo Moby/Toremar stalno plovi na tim linijama tijekom cijele godine, dok svi ostali prijevoznici prethodno navedeni u tablici (tj. Blu Navy, Elba Ferries i Maregiglio) ne nude tu stalnu uslugu tijekom cijele godine (u slučaju prijevoznika Blu Navy i Elba Ferries) niti je nude s istom razinom učestalosti kao društvo Moby/Toremar. Primjerice, prijevoznik Blu Navy počeo je ploviti 2010. u razdoblju od travnja do studenoga. Potom je 2012. plovio tijekom cijele godine s prosječno pet putovanja, a 2013. se vratio na početni vozni red putovanja samo u razdoblju od ožujka do listopada. Prijevoznik Maregiglio plovi na liniji A4 tijekom cijele godine, ali ima manji broj putovanja u odnosu na društvo Moby/Toremar. Konkretno, u razdoblju od siječnja do veljače i od studenoga do prosinca prijevoznik Maregiglio ne plovi svaki dan, a mjesečni broj putovanja kreće se od 20 do 30. Stoga bi bez usluge koju na tim konkretnim linijama pruža društvo Moby/Toremar ispunjenje potrebe za redovitom i učestalom vezom tih otoka s kopnom tijekom cijele godine bilo bitno ugroženo jer ni Blu Navy ni Elba Ferries ne bi mogli pružati tu uslugu pod istim uvjetima kao društvo Moby/Toremar tijekom cijelog trajanja ugovora.

(205) Kad je riječ o usluzi koju pruža društvo Moby (kao konkurent društvu Moby/Toremar) na liniji A2, Komisija napominje da društvo Moby plovi redovito tijekom cijele godine te često na dnevnoj osnovi (npr. od 5 putovanja tijekom zimskog razdoblja do 17 putovanja tijekom ljetnog razdoblja), pa stoga pruža vrlo sličnu uslugu kao i društvo Moby/Toremar.

(206) Unatoč tomu, Italija je dostavila informacije koje pokazuju da je nastavak javne usluge koju pruža društvo Moby/Toremar nužan i da se njime odgovara na stvarnu potrebu za javnom uslugom te da tu javnu potrebu za pomorskim vezama ne bi moglo zadovoljiti samo društvo Moby:

(1) prvo, vozni red društva Moby/Toremar prilagođen je u kontekstu novog ugovora o javnim uslugama kako bi se osigurao kombinirani prijevoz, to jest bolja integracija usluga pomorskog prijevoza s uslugama željezničkog prijevoza koje se nude na željezničkim postajama Piombino i Campiglia Marittima;

(2) drugo, Italija je pokazala da bi postojanje prijevoznika kojem su povjerene obveze pružanja javne usluge omogućilo kontinuitet djelotvorne usluge pomorskog prijevoza tijekom cijelog zimskog razdoblja i znatno smanjilo, ujedno i u interesu cjelokupnog stanovništva, vrijeme čekanja u pristaništu za gotovo sat i pol (npr. s tri sata u Piombinu ako nije prisutno društvo Toremar na sat i pol ako su prisutni i društvo Toremar i društvo Moby);

(3) treće, na temelju ugovora o javnim uslugama društvo Moby/Toremar tijekom cijele godine obavlja dodatno svakodnevno povratno večernje putovanje unutar razdoblja od 30 minuta nakon njegova posljednjeg putovanja (u trenutku povjeravanja usluge) i 00.30 (vidjeti uvodnu izjavu 258.). Društvo Moby/Toremar stoga ima posljednji svakodnevni termin na liniji A2 (22.00 ili 22.30 ovisno o danu i mjesecu). Vozni redovi koji su ocijenjeni pokazuju i da društvo Moby/Toremar ima prvo putovanje iz Portoferraija do kopna. Stoga plovila društva Moby/Toremar u otočnoj luci pristaju noću, što podrazumijeva veće troškove, kako bi se osigurala prva jutarnja veza za stanovnike koji redovito putuju u školu, na fakultet ili na posao i kako bi se osigurale veze u slučajevima u kojima je potrebna hitna medicinska pomoć;

(4) četvrto, tvrdi se da društvo Moby samo ne bi moglo prevoziti velik broj putnika kojima je potreban prijevoz između Piombina i Portoferraija i obrnuto. Iako je očito da se mnogo veći broj putnika prevozi tijekom ljetnih mjeseci, podaci zabilježeni za prva tri mjeseca 2012. (tj. izvan sezone) pokazuju da na plovilima (društva Moby/Toremar ili društva Moby) stalno ima putnika koji moraju redovito putovati u oba smjera radi posla, škole ili fakulteta ili zbog drugih osobnih razloga.

(207) S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da u trenutku povjeravanja usluge samo tržište nije bilo dovoljno da bi se ispunile potrebe za javnom uslugom. Naime, na nekim linijama društvo Moby/Toremar bilo je jedini prijevoznik, dok na ostalim linijama usluge koje su u Toskanskom otočju pružali drugi prijevoznici nisu bile istovjetne s obzirom na kontinuitet, redovitost, kapacitet i kvalitetu te stoga nisu u potpunosti ispunjavale zahtjeve za pružanje javne usluge utvrđene u novom ugovoru o javnim uslugama sklopljenom s društvom Moby/Toremar.

(3) Najmanje narušavajući pristup

(208) Komisija navodi da je Italija odlučila sklopiti ugovor o javnim uslugama s jednim prijevoznikom (društvom Moby/Toremar) umjesto da uvede obveze pružanja javne usluge svim prijevoznicima zainteresiranima za prometovanje na predmetnim linijama. Na temelju informacija koje je dostavila Italija Komisija prihvaća da se korisnička potražnja nije mogla zadovoljiti uvođenjem obveza pružanja javne usluge (vidjeti uvodnu izjavu 196.). Konkretno, na nekoliko linija Moby/Toremar je jedini prijevoznik, a gdje to nije slučaj, ponuda ostalih prijevoznika ne zadovoljava (sve) zahtjeve u pogledu redovitosti, kontinuiteta i kvalitete. Nadalje, prometovanjem na većini linija, posebno izvan sezone, nastaju gubici, pa se bez naknade za pružanje javne usluge na njima vjerojatno uopće ne bi prometovalo. Osim toga, Komisija prima na znanje argument Italije i korisnikâ da je odabir ugovora o javnim uslugama bio potreban i s obzirom na privatizaciju društva Toremar. Konkretno, Italija tvrdi da je raspisivanje natječaja za društvo Toremar zajedno s novim ugovorom o javnim uslugama omogućilo i. da se osigura kontinuitet javne usluge pomorskog prijevoza; i ii. da se ostvari najveća moguća vrijednost za državu. Zbog tih se razloga Komisija složila (vidjeti uvodnu izjavu 96.) s tim da Italija raspiše natječaj za poslovni ogranak društva Toremar u kombinaciji s novim ugovorom o javnim uslugama. Time je Komisija prihvatila, što ponavlja i u ovoj Odluci, da se Italija nije mogla osloniti na obveze pružanja javne usluge koje se primjenjuju na sve prijevoznike, već je radije sklopila ugovor o javnim uslugama samo s društvom Moby/Toremar.

Zaključak

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

(210) Kako bi zaključila da je ispunjen prvi kriterij iz presude *Altmark*, Komisija još mora provjeriti jesu li društvu Moby/Toremar povjerene jasno definirane obveze pružanja javne usluge. U tom pogledu Komisija navodi da su obveze pružanja javne usluge jasno opisane u novom ugovoru o javnim uslugama i njegovim prilozima (koji uključuju, na primjer, specifikacije brodova za svaku liniju). Isto tako, pravila kojima se uređuje naknada detaljno su navedena u novom ugovoru o javnim uslugama, Zakonu iz 2009. i Direktivi CIPE-a. Novi ugovor o javnim uslugama ima i jasno utvrđeno trajanje (12 godina), u njemu je Moby/Toremar utvrđen kao pružatelj javne usluge te on sadržava mehanizme za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade (vidjeti i uvodnu izjavu 228.). Stoga Komisija zaključuje da je prvi kriterij iz presude *Altmark* ispunjen.

Prioritet u pogledu vezova

(211) U članku 19.b stavku 21. Zakona iz 2009. jasno se navodi da je prioritet u pogledu vezova nužan da bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet s otocima, ali i sa stajališta obveze pružanja javne usluge društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Moby/Toremar. Naime, da ne postoji prioritet u pogledu vezova za društva kojima su povjerene obveze pružanja javne usluge, ona bi (ponekad) morala čekati svoj red za pristajanje te bi došlo do kašnjenja, čime bi se narušila svrha osiguravanja pouzdane i praktične veze građanima. Redoviti vozni red doista je nužan da bi se ispunile potrebe za mobilnošću otočnog stanovništva i pridonijelo gospodarskom razvoju predmetnih otoka. Nadalje, s obzirom na to da u novom ugovoru o javnim uslugama postoje posebne obveze u pogledu voznog reda za polaske na linijama obuhvaćenima javnom uslugom, prioritetom u pogledu vezova pomaže se osigurati da luke dodjeljuju vezove i vremena pristajanja na način kojim se pružatelju javne usluge omogućuje da poštuje svoje obveze pružanja javne usluge. Taj prioritet u pogledu vezova prenesen je na društvo Moby/Toremar u trenutku stjecanja društva Toremar. S obzirom na navedeno Komisija smatra da je ta mjera dodijeljena kako bi društvo Moby/Toremar moglo ispunjavati svoje obveze pružanja javne usluge koje čine stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti uvodnu izjavu 209.). Nadalje, Italija je potvrdila da se prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo na usluge koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga. Stoga je i prioritet u pogledu vezova u skladu s prvim uvjetom iz presude *Altmark*.

6.1.2.2 Drugi kriterij iz presude Altmark

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

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

(214) Konkretnije, parametri na temelju kojih je naknada izračunana detaljno su objašnjeni u Direktivi CIPE-a i primijenjeni u novom ugovoru o javnim uslugama (i prilozima tom ugovoru). Metoda izračuna naknade, uključujući, na primjer, elemente troškova koji su uzeti u obzir, detaljno je opisana u Direktivi CIPE-a. Budući da prioritet u pogledu vezova ne podrazumijeva financijsku naknadu za Moby/Toremar, Komisija smatra da ta mjera ispunjava drugi kriterij iz presude *Altmark*.

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

6.1.2.3 Treći kriterij iz presude Altmark

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

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

(218) Komisija je u Odluci iz 2012. izrazila sumnje u pogledu proporcionalnosti naknade isplaćene društvima bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Moby/Toremar od 2012. Konkretno, Komisija je zauzela privremeno stajalište da fiksna premija rizika od 6,5 % ne odražava odgovarajuću razinu rizika jer se *prima facie* činilo da Moby/Toremar nije preuzeo rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga. Točnije, elementi troškova za izračun naknade uključuju sve troškove povezane s pružanjem usluge te određene promjene, na primjer u pogledu troškova goriva. Zbog toga je Komisija u toj fazi smatrala da je Moby/Toremar možda primao prekomjernu naknadu.

(219) Komisija navodi da se za određene aspekte metode izračuna naknade utvrđene u novom ugovoru o javnim uslugama doista čini da umanjuju komercijalni rizik koji snosi Moby/Toremar. Konkretno, najviše cijene karata koje Moby/Toremar može naplaćivati prilagođavaju se svake godine kako bi se uzele u obzir inflacija i promjene u indeksu potrošačkih cijena. Nadalje, novi ugovor javnim uslugama sadržava određene klauzule (vidjeti uvodnu izjavu 87.) usmjerene na održavanje gospodarske i financijske ravnoteže javne usluge. Konkretno, ako naknada za

pružanje javne usluge ne bi bila dostatna za pokrivanje troškova usluga čije je pružanje povjereno novim ugovorom o javnim uslugama, tim bi se klauzulama omogućilo revidiranje i. sustava tarifa, ii. razine javnih usluga koje se nude, iii. razine gornje granice godišnje cijene i iv. kapitalnih bespovratnih sredstava za ulaganja.

(220) U skladu s člankom 26. ugovora, ako postoji odstupanje u njegovoj gospodarskoj i financijskoj ravnoteži društvo Moby/Toremar može podnošenjem prijedloga regiji Toskani zatražiti ponovno uspostavljanje ravnoteže. Taj se prijedlog potom dostavlja tehničkom odboru nadležnom za upravljanje tim ugovorom. Italija je Komisiji dostavila informacije (vidjeti tablicu 7.) koje pokazuju doprinose za ponovno uspostavljanje ravnoteže zbog viših troškova PDV-a koje je snosilo društvo Moby/Toremar i povećanja cijena goriva u razdoblju od 2012. do 2018.

EUR	**Javna naknada na temelju ugovora**	**Doprinos za ponovno uspostavljanje ravnoteže**	**Ukupno**
2012.	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013.	13 234 326	–	13 234 326
2014.	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015.	13 366 507	677 052	14 043 559
2016.	13 212 118	–	13 212 118
2017.	13 523 598	–	13 523 598
2018.	13 706 440	–	13 706 440

Tablica 7. – Doprinosi za ponovno uspostavljanje ravnoteže

(221) Kako je prikazano u prethodnoj tablici i kako je Italija dodatno objasnila, da bi se održala gospodarska ravnoteža ugovora, naknada je prilagođena za 2012., dok su od 2013. uvedene izmjene u sustavu tarifa, prilagođavanjem načina određivanja cijene karata. Daljnja prilagodba naknade provedena je 2014. i 2015., što je dovelo do dodatnog doprinosa za ponovno uspostavljanje ravnoteže zbog toga što se 2013. odnosno 2014. primjenjivao neodgovarajući sustav tarifa, dok za razdoblje od 2016. do 2018. nisu bile potrebne prilagodbe.

(222) Iako se čini da se tim zaštitnim mjerama smanjuje komercijalni rizik koji snosi društvo Moby/Toremar, Komisija smatra da je ono i dalje izloženo riziku da naknada možda neće biti dovoljna za pokrivanje troškova pružanja usluge. Prijedlog o ponovnom uspostavljanju ravnoteže možda neće uvijek biti prihvaćen, s obzirom na to da regija Toskana odlučuje o osnovanosti zahtjeva i donosi svoju odluku nakon što dobije mišljenje tehničkog odbora u roku od 90 dana od podnošenja zahtjeva društva Moby/Toremar. Dok se odluka ne donese, društvo Moby/Toremar mora nastaviti obavljati javnu uslugu bez promjena. Doista, jednom je takav zahtjev za ponovno uspostavljanje ravnoteže odbijen jer nisu bili ispunjeni uvjeti iz članka 26. ugovora o javnim uslugama ([69]).

(223) Osim toga, Komisija napominje da nisu sve kategorije troškova podložne doprinosu za ponovno uspostavljanje ravnoteže. Konkretno, u skladu s člankom 26. ugovora o javnim uslugama društvo Moby/Toremar trebalo bi snositi troškove koji se odnose na neučinkovitosti u upravljanju, troškove pozajmljivanja te troškove povećanja jediničnih troškova za osoblje radi ispunjenja radnopravnih zahtjeva. Stoga se društvo Moby/Toremar i dalje potiče da usluge pruža učinkovito i po najnižoj cijeni za zajednicu.

(224) Kako je prethodno navedeno u uvodnim izjavama 46.–50., u Direktivi CIPE-a predviđa se primjena premije rizika od 6,5 % za određivanje povrata na kapital s pomoću formule za ponderirani prosječni trošak kapitala. Međutim, u praksi se stopa od 6,5 % primjenjivala kao paušalna stopa povrata na kapital (vidjeti uvodnu izjavu 133.).

([69]) Dopis od 3. travnja 2012., ref. br. AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Kako je prikazano u tablici 8., podaci za razdoblje od 2012. do 2018. pokazuju da je stvarna naknada za pružanje javne usluge bila nedostatna za pokrivanje neto troška usluge, uključujući povrat na kapital od 6,5 %. U skladu s točkom 47. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Komisija ocjenjuje je li tijekom cijelog trajanja ugovora isplaćivana prekomjerna naknada. Za razdoblje od 2012. do 2018. društvo Moby/Toremar primilo je nešto više od 4 milijuna EUR manje od prihvatljivog iznosa. U osnovi, naknada plaćena društvu Moby/Toremar tijekom tog razdoblja pokrivala je neto trošak javne usluge, no u praksi gotovo da i nije bilo povrata na kapital (tj. ukupno nešto više od 30 000 EUR). Ti podaci potvrđuju da se odredbama o ponovnom uspostavljanju ravnoteže iz članka 26. ugovora ne štiti društvo Moby/Toremar od svih rizika povezanih s pružanjem javne usluge.

Javne usluge društva Toremar	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	Sveukupno
Ukupni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– ukupni troškovi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– amortizacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= neto trošak javne usluge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ povrat na kapital (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= prihvatljivi iznos naknade	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ stvarni iznos naknade	15.324.255 €	13.234.327 €	14.437.102 €	14.043.559 €	13.212.118 €	13.523.598 €	13.706.440 €	97.481.399 €
= prekomjerni/nedovoljni iznos naknade	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4.169.085 €

Tablica 8. – Neto trošak javne usluge koju pruža Toremar za razdoblje od 2012. do 2018.

(226) Međutim, u okviru službenog istražnog postupka (vidjeti uvodnu izjavu 133.) Italija je pojasnila da je, s obzirom na to da je iznos naknade u natječaju ograničen Zakonom iz 2009., odlučeno da će se izračun pojednostavniti primjenom paušalne stope povrata na kapital od 6,5 %. Italija smatra da je njezin pojednostavnjeni pristup konzervativan (vidjeti uvodnu izjavu 134.) i da ne dopušta veću naknadu za društvo Moby/Toremar od one utvrđene Direktivom CIPE-a.

(227) S obzirom na taj kontekst Komisija je usporedila povrat na uloženi kapital od 6,5 % primijenjen na Moby/Toremar s medijanom povrata na kapital koji je ostvarila referentna skupina 2011. (godina koja je prethodila povjeravanju usluga društvu Moby/Toremar). Referentnu skupinu čine odabrani trajektni prijevoznici koji su nudili pomorske veze u Italiji ili između Italije i drugih država članica ([70]). Iz analize je vidljivo da je povrat na kapital koji je ostvario Moby/Toremar tek nešto manji od medijana povrata koji je ostvarila referentna skupina. Iz te je usporedbe vidljivo da u godini koja je prethodila povjeravanju usluga društvu Moby/Toremar povrat na kapital od 6,5 % nije bio nerazuman.

(228) Komisija nadalje pozitivnim ocjenjuje činjenicu da se novim ugovorom o javnim uslugama od društva Moby/Toremar zahtijeva da svake godine regiji Toskani pošalje svoje izvješće uprave (podijeljeno po linijama i s ovjerom neovisnog revizora) kako bi Toskana mogla provjeriti je li isplaćena prekomjerna naknada. To je još jedan način kojim se osigurava da Toremar ne može ostvariti korist od prekomjerne naknade. Osim toga, uzimajući u obzir to da je društvo Toremar obavljalo samo komercijalne djelatnosti, u svakom je slučaju isključeno unakrsno subvencioniranje. Italija je dostavila i ta izvješća uprave za razdoblje od 2012. do 2018., što je Komisiji omogućilo da provede izračune iz tablice 8.

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

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

(230) Kad je riječ o prioritetu u pogledu vezova i mogućoj prekomjernoj naknadi koja bi iz njega mogla proizaći, Komisija je iznijela stajalište navedeno u nastavku. Italija tvrdi da bi svaka moguća financijska prednost na temelju prioriteta u pogledu vezova bila ograničena (vidjeti uvodnu izjavu 137.). Zbog toga bi i rizik od prekomjerne naknade koji proizlazi iz te mjere bio ograničen. Osim toga, u slučaju da bi se tom mjerom smanjili operativni troškovi ili povećali prihodi pružatelja javne usluge, ti bi se učinci u potpunosti odrazili u internoj računovodstvenoj dokumentaciji prijevoznika. Komisijinom prethodnom analizom (vidjeti uvodnu izjavu 228.) potvrđeno je da Moby/Toremar u razdoblju od 2012. do 2018. nije primio prekomjernu naknadu. Stoga Komisija zaključuje da je i prioritet u pogledu vezova u skladu s trećim kriterijem iz presude *Altmark*.

6.1.2.4 Četvrti kriterij iz presude Altmark

(231) Četvrti kriterij iz presude *Altmark* ispunjen je ako je primatelj naknade za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa odabran na temelju natječajnog postupka koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi uslugu od općeg gospodarskog interesa mogao pružiti po najmanjem trošku za zajednicu ili, ako to nije moguće, ako je naknada izračunana na temelju troškova učinkovitog poduzetnika.

(232) U skladu s točkom 63. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa najjednostavniji način na koji javna tijela mogu ispuniti četvrti kriterij iz presude *Altmark* jest da provedu otvoren, transparentan i nediskriminirajući postupak javne nabave u skladu s Direktivom 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([71]) i Direktivom 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([72]).

(233) Komisija primjećuje da je u ovom slučaju natječajni postupak pokrenut prije stupanja na snagu Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([73]) (koja se primjenjuje na ugovore o javnoj nabavi dodijeljene za pružanje usluga pomorskog prijevoza) i Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([74]). U to su se vrijeme primjenjivale Direktiva 2004/17/EZ i Direktiva 2004/18/EZ. Međutim, Direktiva 2004/17/EZ ne primjenjuje se na usluge pomorskog prijevoza, kao što su one koje pruža društvo Moby/Toremar. Naime, u članku 5. Direktive 2004/17/EZ jasno se navodi da su u njezino područje primjene uključene samo usluge prijevoza željeznicom, automatiziranim sustavima, tramvajem, trolejbusom, autobusom ili žičarom.

(234) Ugovori o javnoj nabavi koje sklapaju javni naručitelji u kontekstu svojih uslužnih djelatnosti za pomorski, obalni ili riječni prijevoz umjesto toga pripadaju području primjene Direktive 2004/18/EZ na temelju njezine uvodne izjave 20. Međutim, usluge prijevoza vodenim putovima navedene su i u Prilogu II.B toj direktivi, što znači ([75]) da podliježu samo njezinu članku 23. i članku 35. stavku 4. To znači da na temelju Direktive 2004/18/EZ ugovor o javnoj nabavi usluga pomorskog prijevoza podliježe samo obvezama povezanima s tehničkim specifikacijama (članak 23.) i obvezi objave obavijesti o dodjeli ugovora (nakon dodjele ugovora, odnosno na kraju, a ne na početku postupka dodjele: članak 35. stavak 4.). Sva ostala pravila propisana Direktivom 2004/18/EZ, uključujući odredbe o sadržaju obavijesti koje se objavljuju (članak 36. stavak 1.) i odredbe o kriterijima za odabir (članci od 45. do 52.), ne primjenjuju se na ugovore o javnoj nabavi usluga pomorskog prijevoza.

(235) Nadalje, Direktiva 2004/18/EZ ni u kojem se slučaju ne primjenjuje na koncesije za usluge kako su definirane u njezinu članku 1. stavku 4. ([76]) Komisija navodi da se na koncesije za usluge (i ugovore o javnoj nabavi) od određenog prekograničnog interesa ipak primjenjuju opća načela transparentnosti, nediskriminacije i jednakog postupanja iz Ugovora.

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

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

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

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

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

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

(236) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da se Direktiva 2004/18/EZ može primjenjivati samo u slučaju ugovora o javnoj nabavi, ali ne i kad se on odnosi na koncesiju za usluge. Osim toga, budući da se ovaj predmet odnosi na usluge prijevoza vodenim putovima obuhvaćene ugovorom o javnim uslugama, bili bi primjenjivi samo neki zahtjevi iz te direktive, kako je prethodno navedeno. U tom kontekstu Komisija smatra da se ne može osloniti samo na usklađenost s direktivama o javnoj nabavi kako bi dokazala da je ispunjen četvrti kriterij iz presude *Altmark*. Zbog toga Komisija u nastavku ocjenjuje je li natječajni postupak koji je primijenila Italija bio konkurentan, transparentan, nediskriminirajući i bezuvjetan. Za potrebe te ocjene Komisija se oslanja na relevantne smjernice utvrđene u Komunikaciji o pojmu potpore ([77]) (posebno u njezinoj točki 89. i dalje) i na Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa (posebno njezinu točku 63. i dalje).

Konkurentna i transparentna priroda natječajnog postupka

(237) U točki 90. Komunikacije o pojmu potpore navodi se da natječajni postupak mora biti konkurentan ([78]) da bi se omogućilo svim zainteresiranim i kvalificiranim ponuditeljima da sudjeluju u postupku. Nadalje, u skladu s točkom 91. te komunikacije, postupak mora biti transparentan da bi se svim zainteresiranim ponuditeljima omogućilo da ih se na jednak način i odgovarajuće obavješćuje u svakoj fazi natječajnog postupka. U toj se točki ističe i da su dostupnost podataka, dovoljno vremena za zainteresirane ponuditelje te jasnoća kriterija za odabir i dodjelu ključni elementi transparentnog postupka odabira te se navodi da natječaj mora biti dovoljno dobro oglašen kako bi ga svi potencijalni ponuditelji mogli uočiti.

(238) U ovom je predmetu poziv na iskaz interesa objavljen u *Službenom listu Europske unije* te u nacionalnom i regionalnom službenom listu i nacionalnim novinama (vidjeti uvodnu izjavu 56.). U pozivu je „svatko tko može zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza” pozvan na iskazivanje interesa i nisu uvedeni nikakvi dodatni uvjeti. Potencijalni ponuditelji imali su dovoljno vremena da na odgovarajući način iskažu svoj interes kako bi mogli sudjelovati u daljnjem postupku. Komisija stoga smatra da je namjera regije Toskane o prodaji društva Toremar i dodjeli ugovora o javnim uslugama bila objavljena na način da su svi mogući ponuditelji mogli znati za nju.

(239) Nadalje, ponuditelji moraju dobiti sve dokumente i informacije potrebne za sudjelovanje u natječajnom postupku kojima im se omogućuje da na odgovarajući način procijene društvo koje se daje na prodaju. Takve se informacije potencijalnim ponuditeljima moraju staviti na raspolaganje na transparentan i nediskriminirajući način pri čemu svi zainteresirani sudionici moraju imati jednak pristup relevantnim informacijama.

(240) Prvo, u pozivu na iskaz interesa navedeno je da ponuditelji moraju moći „zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza”. To je bio jedini kriterij za odabir koji je Italija primijenila da bi utvrdila hoće li se zainteresiranim stranama dopustiti da sudjeluju u natječajnom postupku. Iako u pozivu nije navedeno kako ponuditelji mogu dokazati da ispunjavaju taj zahtjev, to je automatski značilo da se mogu upotrijebiti sva odgovarajuća dokazna sredstva ([79]). Budući da nijedna od 11 strana koje su iskazale interes za sudjelovanje u natječajnom postupku nije isključena, Komisija smatra da je taj kriterij za odabir bio jasan svim zainteresiranim ponuditeljima i da je bio opravdan s obzirom na cilj koji se nastojao ostvariti.

(241) Drugo, Zakonom iz 2009. zainteresiranim se stranama jasno dalo do znanja da će se po završetku natječajnog postupka sklopiti nova konvencija/ugovor o javnim uslugama i da je iznos naknade za pružanje javne usluge utvrđen na najviše 13 005 441 EUR godišnje. Osim toga, u pozivu na iskaz interesa navedeno je da je cilj prodati društvo Toremar po fiksnoj cijeni od 10 258 397 EUR. Nadalje, kako je potvrdila Italija, 11 strana koje su iskazale interes za sudjelovanje u natječajnom postupku imalo je na raspolaganju sve relevantne informacije u pogledu opsega prodaje, uključujući nacrt ugovora o javnim uslugama koji su trebali sklopiti kupac i Italija. Zahvaljujući

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

([78]) U Komunikaciji o pojmu potpore Komisija primjećuje da se sudovi Unije u kontekstu državnih potpora često pozivaju na „otvoreni” natječajni postupak. Međutim, upotrebom riječi „otvoreni” ne upućuje se na konkretan postupak u okviru direktiva o javnoj nabavi. Stoga Komisija smatra da se riječ „konkurentan” čini primjerenijom. U toj komunikaciji Komisija napominje i da namjera toga nije odstupanje od materijalnih uvjeta utvrđenih u sudskoj praksi.

([79]) Osim toga, kako je prethodno objašnjeno (vidjeti uvodnu izjavu 234.), članak 36. stavak 1. Direktive 2004/18/EZ nije se primjenjivao na taj natječajni postupak. Stoga Italija zapravo nije bila obvezna u pozivu navesti kriterije za odabir.

tome te su strane mogle odlučiti hoće li dostaviti ponudu i koliko će ponuditi. Na temelju toga Komisija smatra da je na temelju poziva na iskaz interesa bilo dovoljno jasno da se prodaja odnosi na poslovni ogranak društva Toremar u kombinaciji s novim ugovorom o javnim uslugama. Nakon što su iskazale interes, strane su dobile pristup svim informacijama koje su im bile potrebne da odluče o tome hoće li dostaviti ponudu.

(242) Treće, Komisija smatra da je poziv na iskaz interesa privukao znatan broj potencijalnih ponuditelja. Svih 11 društava koja su dostavila iskaz interesa primilo je nakon toga od regije Toskane detaljne informacije o postupku. Nadalje, u skladu s odredbama iz Direktive 2004/18/EZ, čini se da Italija nije imala obvezu u pozivu navesti nikakve druge informacije o ugovoru koji će se dodijeliti osim jednostavnog navođenja da je riječ o nastavku pružanja javne usluge i upućivanja na pravna pravila kojima se uređuje ta usluga (vidjeti uvodnu izjavu 234.).

(243) Četvrto, poziv je sadržavao minimalne informacije potrebne za dostavljanje iskaza interesa (tj. nastavak pružanja javne usluge) i nije mogao dovesti do isključenja inače zainteresiranih pomorskih prijevoznika. Tijela za planiranje donijela su odluku o jamčenju kontinuiteta javne usluge i veza otoka Toskanskog otočja s kopnom. S tim su uvjetom, kako je prethodno objašnjeno, bili unaprijed upoznati svi potencijalni prijevoznici koji su iskazali interes za sudjelovanje u natječajnom postupku. Komisija se stoga slaže s Italijom da u toj fazi nije postojala nikakva kontrola nad potencijalnim ponuditeljima (vidjeti uvodnu izjavu 127.), što pokazuje da tijela za planiranje nisu imala namjeru da, uvođenjem obveznog zahtjeva o nastavku pružanja javne usluge, selektivno daju prednost bilo kojem potencijalnom ponuditelju kojemu bi se dodijelio ugovor o pružanju javne usluge i vlasništvo nad poslovanjem društva Toremar. Komisija napominje i da je svih 11 strana koje su iskazale interes za sudjelovanje u postupku dobilo poziv u kojem su bile navedene sve relevantne informacije o kriterijima za odabir i daljnjem razvoju postupka ([80]).

(244) Naposljetku, Komisija smatra da je inicijativom regije Toskane o uspostavljanju posebne digitalne platforme ili sobe s podacima, koja sadržava svu potrebnu dokumentaciju, svim potencijalnim ponuditeljima omogućeno da budu jednako, potpuno i propisno upoznati sa svim informacijama koje su im potrebne za sastavljanje njihove ponude.

(245) U Odluci iz 2012. Komisija je izrazila sumnje u pogledu toga je li bilo potrebno ponuditeljima uvesti određene *tehničke i financijske zahtjeve za ponudu* (vidjeti uvodnu izjavu 113.), uz uobičajene uvjete kvalitete koji se u svakom slučaju uvode kao obveze pružanja javne usluge. Nadalje, Komisija je sumnjala da bi se takvi zahtjevi mogli prihvatiti u situaciji kao što je ova, u kojoj je cijelo društvo stavljeno na prodaju.

(246) Komisija je tijekom istrage primila informacije zahvaljujući kojima su njezine sumnje ublažene. Komisija smatra da tehnički i financijski zahtjevi nisu doveli do isključenja bilo kojeg potencijalnog ponuditelja, i to zbog razloga navedenih u nastavku.

(247) Prvo, tehnički i financijski zahtjevi uključeni su u natječajnu dokumentaciju, pa su stoga bili poznati svim potencijalnim ponuditeljima u vrlo ranoj fazi postupka. Konkretno, ti su zahtjevi uključeni u obavijest o nadmetanju objavljenu na međunarodnoj razini u kojoj su svi zainteresirani prijevoznici koji ispunjavaju te zahtjeve pozvani da dostave iskaz interesa.

(248) Drugo, Komisija napominje da su ti posebni zahtjevi izraženi kao objektivni uvjeti za sudjelovanje u postupku i stoga nisu činili kriterije za dodjelu niti su se bodovali. Stoga javni naručitelji nisu imali nikakvu diskrecijsku slobodu kad je riječ o odabiru ponuditelja za sljedeću fazu postupka.

([80]) Poziv, među ostalim, sadržava informacije o kreditu u iznosu od 9 772 572 EUR koji se potražuje od društva Tirrenia (vidjeti uvodne izjave od 69. do 71.).

(249) Treće, uzimajući u obzir način provođenja natječaja (tj. povezivanje prodaje društva sa sklapanjem novog ugovora o javnim uslugama), stajalište je Komisije da cilj regije Toskane da se zajamči kontinuitet javne usluge po najvišim mogućim standardima kvalitete čini legitiman cilj od javnog interesa ([81]), koji se nije mogao ostvariti bez navedenih zahtjeva. Nadalje, činjenica da je objava obavijesti o nadmetanju s navedenim zahtjevima dovela do podnošenja 11 iskaza interesa jasno pokazuje da uključivanje tih zahtjeva nije imalo odvraćajući učinak.

(250) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da je natječajni postupak u cjelini bio konkurentan i transparentan. Konkretno, namjera regije Toskane da proda poslovni ogranak društva Toremar i s uspješnim ponuditeljem sklopi novi ugovor o javnim uslugama s trajanjem od 12 godina bila je objavljena na način da su svi mogući ponuditelji na relevantnom regionalnom ili međunarodnom tržištu mogli znati za nju. Nadalje, Komisija uzima u obzir da su potencijalni ponuditelji mogli lako iskazati svoj interes te se u toj fazi nisu morali ni na što obvezati. Pod uvjetom da su mogle dokazati da ispunjavaju jedini kriterij za odabir, tj. da mogu zajamčiti kontinuitet usluge, te su strane dobile pristup svim potrebnim informacijama i dovoljno vremena da odluče hoće li dostaviti ponudu za uslugu i koliko žele ponuditi. Zbog tih razloga Komisija smatra da su otklonjene njezine sumnje da natječajni postupak nije bio dovoljno transparentan zbog mogućih nedostataka u pozivu na iskaz interesa.

Nediskriminirajuća priroda natječajnog postupka

(251) U točki 92. Komunikacije o pojmu potpore naglašava se da su nediskriminirajući tretman svih ponuditelja u svim fazama postupka te objektivni kriteriji za odabir i dodjelu utvrđeni prije postupka prijeko potrebni uvjeti da bi se osiguralo da je transakcija koja proizlazi iz toga u skladu s tržišnim uvjetima. Nadalje, u toj točki ističe se da bi, kako bi se zajamčio jednak tretman, kriteriji za dodjelu ugovora trebali omogućiti objektivno uspoređivanje i procjenjivanje ponuda.

(252) Kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 240.), u pozivu na iskaz interesa naveden je samo jedan uvjet: da ponuditelji moraju moći „zajamčiti kontinuitet usluge pomorskog prijevoza”. Svih 11 strana koje su odgovorile na taj poziv i iskazale interes bilo je svjesno te obveze. Komisija smatra da je taj kriterij bio objektivan te da su sve zainteresirane strane o njemu dovoljno jasno obaviještene u pozivu na iskaz interesa.

(253) Tih 11 zainteresiranih ponuditelja potom je pozvano da podnesu ponudu i svi su dobili pristup svim relevantnim informacijama u virtualnoj sobi s podacima (vidjeti uvodnu izjavu 62.), što im je omogućilo da ocijene poslovanje društva Toremar i novi ugovor o javnim uslugama koji su stavljeni na prodaju. Stoga su svi ponuditelji dobili iste informacije i s njima se u svakom trenutku jednako postupalo.

(254) Stoga su otklonjene sumnje Komisije iz Odluke iz 2011. u to da je poziv na iskaz interesa bio nediskriminirajući. Sve su strane bile pravilno i jednako obaviještene tijekom različitih koraka natječajnog postupka, što im je omogućilo da dostave ponudu potpuno upoznate s postupkom i zahtjevima. Komisija smatra i da su kriteriji dodjele omogućivali objektivnu usporedbu i ocjenu ponuda.

Pružanje usluga po najnižoj cijeni za zajednicu

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

(256) U ovom je predmetu natječaj raspisan za novi ugovor o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar, a ne samo za sam novi ugovor o javnim uslugama. Italija je odlučila da je cijena za prodaju poslovanja društva Toremar fiksna (na temelju vrednovanja koje je proveo neovisni stručnjak) i da se o njoj ne može pregovarati, dok je za ugovor o uslugama odabrala ekonomski najpovoljniju ponudu, pri čemu se za cijenu dodjeljivalo 20, za kvalitetu 70, a za dodatne usluge 10 bodova (vidjeti uvodne izjave 60. i 61.).

([81]) Vidjeti predmet C-205/99, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) i drugi/Administración General del Estado*, ECLI:EU:C:2001:107, točka 37.

(257) Kad je riječ o primjeni kriterija ekonomski najpovoljnije ponude, u točki 67. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa navodi se da se „ekonomski najpovoljnija ponuda” ujedno smatra (uz „najnižu cijenu”) dostatnom da bi se ispunio četvrti kriterij iz presude *Altmark* „[…] pod uvjetom da su kriteriji za dodjelu […] usko povezani s predmetom usluge koja se pruža i da omogućuju da ekonomski najpovoljnija ponuda odgovara vrijednosti na tržištu” ([82]).

(258) Komisija napominje da je Italija obratila posebnu pozornost na odabir prijevoznika koji bi pružao uslugu po visokim standardima kvalitete vodeći računa o određenim zahtjevima. Poziv na podnošenje ponuda sadržavao je sve informacije potrebne za sastavljanje financijske i tehničke ponude. Konkretno, kad je riječ o tehničkoj ponudi (za koju se ukupno dodjeljivalo 80 bodova, dok se preostalih 20 bodova dodjeljivalo za kriterij cijene), svih 11 pomorskih prijevoznika koji su iskazali interes pozvano je da dostave informacije o prosječnoj starosti plovila predviđenih za svaku liniju i svaku ugovornu godinu, o kapacitetu i strukturnim sredstvima predviđenima za putnike s invaliditetom te informacije o mogućnosti da odabrani prijevoznik uvede dodatna putovanja u vozni red u određenim terminima (uključujući noćna putovanja) tijekom cijele godine. Ti kriteriji kvalitete očito su usko povezani s pružanjem usluge pomorskog prijevoza i donose dodanu vrijednost. Komisija stoga smatra da je primjena kriterija ekonomski najpovoljnije ponude za predmetnu uslugu u kombinaciji s prodajom poslovanja društva Toremar omogućila Italiji da stvori djelotvorno tržišno natjecanje i dobije uslugu s najvišom mogućom vrijednošću uz najnižu cijenu za zajednicu.

(259) Kad je konkretno riječ o povezivanju usluge s prodajom poslovanja društva Toremar, Komisija je u Odluci iz 2012. zauzela privremeno stajalište da bi raspisivanje natječaja za novi ugovor o javnim uslugama bez obveze preuzimanja plovila društva Toremar potrebnih za pružanje javne usluge dovelo do manjeg troška za zajednicu.

(260) Komisija je prethodno već zaključila da je natječajni postupak bio dovoljno transparentan i nediskriminirajući da bi se omogućilo sudjelovanje što većeg broja potencijalnih ponuditelja. Naime, nakon široko objavljenog poziva na iskaz interesa potvrdno je odgovorilo 11 pomorskih prijevoznika. Svih 11 sudionika dobilo je poziv u kojem su bile navedene sve relevantne informacije o natječajnom postupku. Nadalje, regija Toskana uspostavila je posebnu digitalnu platformu ili sobu s podacima, koja sadržava svu potrebnu dokumentaciju, kako bi se svim potencijalnim ponuditeljima omogućilo da budu jednako obaviješteni.

(261) Nakon faze iskazivanja interesa podnesene su dvije konkurentne ponude (društava Moby i Toscana di Navigazione S. r.l.), koje je regija Toskana evaluirala, vodeći računa o njihovim tehničkim i financijskim ponudama. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 62. i 64., u fazi evaluacije regija Toskana otkrila je neke nedosljednosti koje se odnose na razlike između tehničke i gospodarske ponude koje je dostavilo društvo Toscana di Navigazione S.r.l., a koje su dovele do njegova isključenja iz daljnjeg postupka, pa je ugovor stoga u konačnici dodijeljen društvu Moby.

(262) Obvezni uvjet da se zajamči kontinuitet javne usluge te povezivanje imovine i obveza pružanja javne usluge međusobno su povezani. Konkretno, s obzirom na povezivanje prodaje društva Toremar s novim ugovorom o javnim uslugama, na stjecatelja, društvo Moby, automatski se primjenjuje zahtjev u pogledu osiguranja kontinuiteta javne usluge te mu se dodjeljuje prioritet u pogledu vezova. Komisija smatra da povezivanje poslovanja društva Toremar s novim ugovorom o javnim uslugama i dodjeljivanje prioriteta u pogledu vezova ne dovodi do niže cijene od one koja bi se postigla da su imovina i taj ugovor zasebno prodani, i to zbog razloga navedenih u nastavku.

(263) Društvo Toremar posluje isključivo u svrhu pružanja javne usluge i osiguravanja teritorijalnog kontinuiteta. Naime, sva plovila društva Toremar koristila su se i trenutačno se koriste za pružanje javne usluge. Komisija smatra da privatni prodavatelj nije mogao dobiti višu cijenu za ta plovila na tržištu. Naime, prema izvješću društva Fidi, tri od osam plovila društva Toremar evidentirana su u bilanci po njihovoj preostaloj vrijednosti, dok je preostalih pet, koja su u cijelosti amortizirana, evidentirano po njihovoj vrijednosti metalnog otpada. Međutim, čini se malo vjerojatnim da su se ta plovila mogla prodati u svrhe pomorskog prijevoza, osim pod uvjetom nastavka pružanja javne usluge, za višu cijenu od vrijednosti po kojoj su evidentirani u bilanci. Naime, ako brod još nije na kraju svojeg korisnog vijeka trajanja, njegova vrijednost za potrebe prijevoza veća je od njegove vrijednosti metalnog otpada. U scenariju u kojem

([82]) Vidjeti i točku 96. Komunikacije o pojmu potpore.

se brodovi prodaju zasebno vjerojatno je da bi se barem neki brodovi, ako bi se uopće pronašao kupac, morali prodati po vrijednosti metalnog otpada. Stoga zahvaljujući povezivanju brodova s ugovorom o javnim uslugama svi brodovi mogu nastaviti ploviti i stoga se mogu prodati po cijeni višoj od njihove vrijednosti metalnog otpada.

(264) Nadalje, Komisija se slaže s primjedbama koje je dostavio korisnik o tome da bi regija Toskana morala snositi znatne troškove da je društvo Toremar prodano zasebno u bilo koju svrhu pomorskog prijevoza bez pružanja javne usluge (tj. troškove likvidacije, troškove nabave potrebnih plovila itd.). Osim toga, da je društvo Toremar prodano zasebno, Komisija smatra da nije vjerojatno da bi potencijalni ponuditelji mogli odmah raspolagati s potrebnih osam plovila koja su bila spremna za ponovnu upotrebu u ispunjavanju obveza pružanja javne usluge utvrđenih u novom ugovoru o javnim uslugama. To potvrđuje i činjenica da novi ugovor sadržava posebne uvjete (npr. u pogledu veličine) za brodove koji će se upotrebljavati na različitim linijama obuhvaćenima javnom uslugom. Svaki prijevoznik koji je imao potrebne resurse vjerojatno bi ih već upotrebljavao na drugim linijama, a njihova upotreba u skladu s novim ugovorom o javnim uslugama nužno bi dovela do gubitka prihoda od njihove prethodne upotrebe.

(265) Komisija stoga smatra da je povezivanje tih brodova s ugovorom o javnim uslugama omogućilo dobivanje više cijene za brodove društva Toremar jer bi u zamjenu za prometovanje brodovima na linijama obuhvaćenima javnom uslugom njihov stjecatelj tijekom razdoblja od 12 godina primao naknadu za pružanje javne usluge. Osim toga, bilo koji prodavatelj u tržišnom gospodarstvu odlučio bi prodati društvo Toremar u kombinaciji s novim ugovorom o javnim uslugama kako bi dobio najvišu cijenu. Na temelju toga Komisija zaključuje da Italija nije uvela uvjete koji bi mogli sniziti cijenu ili koje privatni prodavatelj ne bi zahtijevao.

(266) Komisija zaključuje da je otklonjena njezina sumnja u to da se raspisivanjem natječaja za novi ugovor o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar ne bi mogao postići manji trošak za zajednicu.

(267) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je primjenom kriterija ekonomski najpovoljnije ponude za novi ugovor o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar stvoreno stvarno tržišno natjecanje do završetka natječajnog postupka s podnošenjem dvije konkurentne i obvezujuće ponude. Isključenje društva Toscana di Navigazione S.r.l. dogodilo se tek tijekom kasnije evaluacije ponuda i stoga nije promijenilo konkurentnu prirodu natječajnog postupka. Slijedom toga, Komisija zaključuje da je u ovom predmetu ispunjen četvrti kriterij iz presude *Altmark*.

(268) S obzirom na to da su kumulativno ispunjena četiri uvjeta koja je Sud utvrdio u predmetu *Altmark*, Komisija zaključuje da dodjelom novog ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s poslovnim ograkom društva Toremar i prioritetom u pogledu vezova društvu Moby/Toremar ne nastaje gospodarska prednost za to društvo.

6.1.2.5 Zaključak

(269) Budući da nisu ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da dodjela ugovora o javnim uslugama u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar i prioritetom u pogledu vezova društvu Moby/Toremar ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.1.3 *Mjere utvrđene Zakonom iz 2010.*

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

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

6.1.3.1 Moguća upotreba sredstava namijenjenih nadogradnji brodova za potrebe likvidnosti

(272) Državna sredstva: predmetna sredstva dodijelila je država iz vlastitog proračuna (vidjeti uvodnu izjavu 91.) i njihova upotreba za potrebe likvidnosti omogućena je Zakonom iz 2010. Mjera se stoga može pripisati državi i dodijeljena je putem državnih sredstava.

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

(274) Gospodarska prednost: Komisija napominje da je društvo Toremar iskoristilo iznos od 1 617 300 EUR za nadogradnju svoje flote radi usklađivanja s međunarodnim sigurnosnim normama (808 650 EUR za nadogradnju broda Aethalia i 808 650 EUR za nadogradnju broda Liburna). Prema navodima Italije, ta sredstva nikad nisu korištena za potrebe likvidnosti (vidjeti uvodnu izjavu 138.), a Komisija nije utvrdila dokaze o suprotnome.

(275) Budući da društvo Toremar ta sredstva nije koristilo za potrebe likvidnosti kako bi izbjeglo troškove, koje bi inače moralo sâmo platiti vlastitim financijskim sredstvima, sumnje iznesene u Odluci iz 2011. više nisu valjane te Komisija stoga smatra da društvu Toremar nije dodijeljena nikakva gospodarska prednost korištenjem navedenih sredstava.

(276) Zaključak: budući da nisu ispunjeni svi kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a, Komisija zaključuje da sredstva dodijeljena društvu Toremar za nadogradnju njegove flote ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.1.3.2 Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije

(277) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 93., u skladu s člankom 1. Zakona iz 2010. određene radnje i postupci u okviru privatizacije grupe Tirrenia kako su opisani u članku 19.b stavcima od 1. do 15. Uredbe sa zakonskom snagom 135/2009, uz izmjene pretvorene u Zakon iz 2009., oslobođeni su od svih poreza koji se obično plaćaju za te radnje i postupke.

(278) Komisija najprije navodi da se moraju ocijeniti dva odvojena prijenosa: 1. prijenos bivših društava kćeri društva Tirrenia, odnosno društava Caremar, Saremar i Toremar, s društva Tirrenia na regiju Kampaniju, Sardiniju, odnosno Toskanu; i 2. prijenos poslovnog ogranka društva Toremar s regije Toskane na društvo Moby. Porezna izuzeća konkretno se odnose na pristojbu za upis u registar, pristojbe za upis u zemljišne knjige i upis hipoteke, biljege (zajedno „neizravni porezi"), PDV i porez na dobit trgovačkih društava. Korisnici te mjere potpore bili bi prodavatelj, kupac ili oboje. U ovoj će se Odluci ocjenjivati samo drugi prijenos ([83]).

(279) Komisija najprije navodi da se, u skladu s Predsjedničkom uredbom br. 633 od 26. listopada 1972. prijenosi vremenski neograničenih djelatnosti ili poslovnih jedinica na drugo društvo ne smatraju isporukom robe i stoga su oslobođeni od PDV-a. Stoga, s obzirom na to da transakcije kao što je prodaja poslovanja društva Toremar društvu Moby ne podliježu PDV-u, poreznim izuzećem nije mogla nastati prednost za društvo Toremar povezana s PDV-om. Nadalje, Komisija napominje da se u kupoprodajnom ugovoru za poslovanje društva Toremar jasno navodi da kupac, tj. društvo Moby, mora snositi sve troškove povezane s kupoprodajom (tj. pristojbe za upis u registar, javnobilježničke troškove, pristojbe za upis u zemljišne knjige itd.), bez upućivanja na oslobođenja od tih troškova koja bi se primjenjivala na društvo Moby. Kad je riječ o izuzeću od poreza na dobit trgovačkih društava, Komisija smatra da bi se takav porez primjenjivao samo na prihod od prodaje. Međutim, u ovom predmetu društvo Moby kupilo je društvo Toremar od regije Toskane, što znači da je ta transakcija činila izdatak za društvo Moby, pa se stoga na nju nije mogao naplatiti porez na dobit trgovačkih društava. Stoga se ta mjera ne odnosi na društvo Moby. S obzirom na prethodno navedeno, Komisija zaključuje da ni društvo Toremar ni društvo Moby nisu ostvarili korist od tih poreznih izuzeća.

(280) Zbog tih razloga nijedno od prethodno navedenih poreznih izuzeća ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.1.3.3 Mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za zadovoljavanje potreba za likvidnošću

(281) U odlukama iz 2011. i 2012. Komisija je spomenula mogućnost da društva (bivše) grupe Tirrenia upotrebljavaju sredstva FAS-a za ispunjavanje trenutačnih potreba za likvidnošću. Međutim, u okviru službenog istražnog postupka Italija je pojasnila da sredstva FAS-a nisu zamišljena kao dodatna naknada za društvo Toremar ili Moby (ili bilo koje drugo društvo bivše grupe Tirrenia ili njegove stjecatelje). Umjesto toga ta su sredstva bila dostupna da bi se dopunila proračunska sredstva za plaćanje naknada za pružanje javne usluge društvima bivše grupe Tirrenia ako se ona pokažu nedostatnima. Naime, člankom 1. stavkom 5.b Zakona iz 2010. regijama se omogućilo da

([83]) Prvi prijenos ocijenjen je u Odluci Komisije (EU) 2020/1412 od 2. ožujka 2020. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje je Italija provela u korist društva Tirrenia di Navigazione i njegova stjecatelja, društva Compagnia Italiana di Navigazione.

upotrebljavaju sredstva FAS-a za financiranje (dijela) redovne naknade za pružanje javne usluge i time osiguraju kontinuitet javnih usluga pomorskog prijevoza. Drugim riječima, ta se mjera odnosi samo na raspodjelu sredstava u talijanskom državnom proračunu za plaćanje naknada za pružanje javne usluge.

(282) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da su sredstva FAS-a samo izvor financiranja koji državi omogućuje plaćanje naknada za pružanje javne usluge (odobrenih na temelju produljene prvotne konvencije) i ne čine mjeru od koje društvo Toremar može ostvariti dodatnu korist uz te naknade za pružanje javne usluge. Stoga moguća upotreba sredstava FAS-a ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.1.4 *Zaključak o postojanju potpore*

(283) Na temelju prethodno navedene ocjene Komisija zaključuje sljedeće:

— naknada društvu Toremar za prometovanje na pomorskim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 1. siječnja 2012. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,

— dodjela novog ugovora o javnim uslugama za razdoblje od 2. siječnja 2012. do 31. prosinca 2023. u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar i prioritetom u pogledu vezova društvu Moby/Toremar u skladu je s četirima kriterijima iz presude *Altmark* i stoga ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,

— sredstva društva Toremar namijenjena nadogradnji brodova nisu korištena za potrebe likvidnosti, stoga ne čine državnu potporu u korist društva Toremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,

— porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Toremar i mogućnost upotrebe sredstava FAS-a za ispunjavanje potreba za likvidnošću, kako je utvrđena Zakonom iz 2010., ne čine državnu potporu u korist društva Toremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.2 **Zakonitost potpore**

(284) Mjera potpore iz ove Odluke provedena je prije službenog odobrenja Komisije. Stoga je tu mjeru potpore, ako nije bila izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ili Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., Italija dodijelila protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a ([84]).

6.3 **Spojivost potpore**

(285) Spojivost prethodno utvrđene mjere državne potpore mora se ocijeniti s obzirom na članak 106. stavak 2. UFEU-a.

6.3.1 *Produljenje prvotne konvencije između društva Toremar i Italije*

6.3.1.1 Primjenjiva pravila

(286) Produljenje prvotne konvencije nakon kraja 2008. provedeno je na temelju uzastopnih pravnih akata navedenih u nastavku:

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

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

([84]) Italija je prijavila samo (vidjeti uvodnu izjavu 2.) naknadu za pružanje javne usluge odobrenu na temelju produljenja prvotne konvencije. Nadalje, Italija tvrdi da je naknada za pružanje javne usluge odobrena društvu Toremar na temelju produljenja prvotne konvencije spojiva i izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Komisija će u odjeljku 6.3.1. ocijeniti je li to doista bio slučaj.

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

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

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

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

(289) U skladu s tim, prethodno opisana pravila o primjeni Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. znače da se naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Toremar tijekom razdoblja produljenja može ocijeniti na temelju paketa o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. Ako su ispunjeni mjerodavni uvjeti iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ili Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., ta mjera potpore spojiva je s unutarnjim tržištem za cijelo razdoblje od 1. siječnja 2009. do 1. siječnja 2012. ([85])

(290) Komisija navodi da su Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005., koja je stupila na snagu 19. prosinca 2005., i Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. primjenjive samo na državnu potporu u obliku naknade za pružanje javnih usluga za pomorske veze s otocima na kojima prosječni godišnji promet tijekom dviju financijskih godina koje su prethodile godini povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne premašuje 300 000 putnika. Međutim, Italija je dostavila podatke o prosječnim vrijednostima za svih pet linija zajedno, a ne zasebno za svaku liniju, kako bi pokazala da 2010. i 2011. broj putnika na svim tim linijama na kojima je društvo Toremar prometovalo na temelju prvotne konvencije, kako je produljena, nije premašio prag od 300 000 putnika godišnje. Stoga Komisija ne može ocijeniti spojivost naknade za pružanje javne usluge isplaćene društvu Toremar na temelju produljenja prvotne konvencije do 1. siječnja 2012. na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ni na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(291) Zbog toga bi spojivost naknade za pružanje javne usluge isplaćene društvu Toremar od 2009. do završetka postupka privatizacije obično bila obuhvaćena područjem primjene Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

(292) Komisija će ocijeniti je li naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Toremar tijekom razdoblja produljenja u skladu s uvjetima iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., uz iznimku uvjeta iz njegovih točaka 9., 14., 19., 20., 24. 39. i 60.

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

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

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

(294) Ocjena stvarne prirode usluga od općeg gospodarskog interesa mora se provesti i s obzirom na Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa (vidjeti vodne izjave 186. i 200.), Uredbu o pomorskoj kabotaži (vidjeti uvodne izjave 188.–190.) i sudsku praksu (vidjeti uvodne izjave 192.–193.). Stoga Komisija za razdoblje produljenja mora ocijeniti sljedeće:

(a) je li postojala **korisnička potražnja**;

(b) jesu li tu potražnju mogli zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu nisu utvrdile obvezu (**postojanje nefunkcioniranja tržišta**);

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

(295) Komisija ističe da su linije obuhvaćene javnom uslugom na kojima je prometovalo društvo Toremar tijekom razdoblja produljenja iste kao i one povjerene društvu Moby/Toremar na temelju novog ugovora o javnim uslugama, pri čemu je jedina razlika, kad je riječ o putovanjima, ta da je u razdoblju produljenja bilo pet linija (vidjeti uvodnu izjavu 36.), dok je novim ugovorom o javnim uslugama dodana jedna veza s otokom Giannutri (**linija A5**). Osim toga, Komisija je već opisala i ocijenila stanje tržišnog natjecanja na tim linijama tijekom razdoblja produljenja. S obzirom na to, ocjena u nastavku temeljit će se na odgovarajućim dijelovima prethodno navedene ocjene koja se odnosi na novi ugovor o javnim uslugama te sadržavati upućivanja na njih (vidjeti odjeljak 6.1.2.1.).

(296) U tom kontekstu Komisija najprije podsjeća (vidjeti uvodnu izjavu 123.) na to da je Italija uvela obveze pružanja javne usluge utvrđene u prvotnoj konvenciji uglavnom kako bi postigla sljedeće: i. osigurala teritorijalni kontinuitet između kopna i otoka; i ii. pridonijela gospodarskom razvoju predmetnih otoka redovitim i pouzdanim uslugama pomorskog prijevoza. Komisija je već zaključila (vidjeti uvodnu izjavu 195.) da to doista jesu legitimni ciljevi od javnog interesa.

(297) Radi prikaza stvarne potražnje korisnika za predmetnim uslugama pomorskog prijevoza Italija je dostavila (vidjeti tablice 9. i 10.) detaljne statističke podatke iz kojih proizlazi da je 2009., prve godine produljenja, društvo Toremar ukupno prevezlo 1 622 876 putnika i 347 935 vozila na pet linija za mješoviti prijevoz tijekom odgovarajućih razdoblja obuhvaćenih obvezama pružanja javne usluge. Ti podaci bili su niži za 2010. (1 462 570 putnika i 317 488 vozila) i 2011. (1 437 613 putnika i 294 433 vozila).

Godina	Linija A1	Linija A2	Brza linija A2	Linija A3	Linija A4	Ukupan br. putnika
2009.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

Tablica 9. – Statistički podaci o putnicima za godine 2009.-2011.

Godina	Linija A1	Linija A2	Brza linija A2	Linija A3	Linija A4	Ukupan br. putnika
2009.	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010.	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011.	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

Tablica 10. – Statistički podaci o vozilima za godine 2009.-2011.

(298) Ukupno, brojke pokazuju da je korisnička potražnja za uslugama trajektnog prijevoza na svakoj od predmetnih linija bila znatna i prilično stabilna, a analiza za godine od 2009. do 2011. nije dala nikakve naznake da će ta potražnja nestati. Komisija je već dokazala da je za razdoblje od 2012. nadalje postojala znatna korisnička potražnja za uslugama pomorskog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 198.).

(299) Stoga se može zaključiti da se tim uslugama odgovara na stvarnu korisničku potražnju i stvarne potrebe javnosti.

(300) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 200., Komisija mora ispitati i bi li usluga bila nedostatna da se njezino pružanje prepustilo samom tržištu u kontekstu obveza pružanja javne usluge koje je država članica uvela na temelju produljenja prvotne konvencije. U točki 48. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u tom se pogledu navodi da je „ocjena Komisije ograničena na provjeru je li država članica počinila očitu pogrešku”.

(301) Komisija navodi da su tijekom razdoblja od 1. siječnja 2009. do 1. siječnja 2012. na nekim linijama na kojima je društvo Toremar moralo prometovati na temelju produljenja prvotne konvencije drugi prijevoznici nudili usluge trajektnog prijevoza, ali ne tijekom cijele godine i uz jednaku učestalost. Komisija je u uvodnim izjavama 201.–207. za svaku od predmetnih linija već ocijenila jesu li usluge koje pružaju drugi prijevoznici istovjetne onima koje je Moby/Toremar morao pružati na temelju novog ugovora o javnim uslugama. Komisija podsjeća na to da se ta ocjena temelji na stanju tržišnog natjecanja na tim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 1. siječnja 2012. Budući da su usluge koje društvo Moby/Toremar mora pružati s obzirom na linije na kojima se prometuje, učestalost i tehničke zahtjeve gotovo istovjetne onima koje je društvo Toremar moralo pružati tijekom razdoblja produljenja, Komisijin zaključak (vidjeti uvodnu izjavu 207.) da samo tržište nije bilo dovoljno da bi se ispunile potrebe za javnom uslugom vrijedi i za društvo Toremar tijekom cijelog razdoblja produljenja. Naime, na nekim linijama društvo Toremar bilo je jedini prijevoznik, dok na ostalim linijama usluge koje su pružali drugi prijevoznici nisu bile istovjetne s obzirom na kontinuitet, redovitost, kapacitet i kvalitetu te stoga nisu potpuno ispunjavale potrebe za javnom uslugom koje je društvo Toremar trebalo ispuniti na temelju produljene prvotne konvencije.

(302) Konačno, s obzirom na planiranu privatizaciju i kako bi se osigurao kontinuitet javnih usluga koje se pružaju na temelju prvotne konvencije, Italija je odlučila produljiti tu konvenciju bez izmjena (ali uz promjenu metodologije određivanja naknade koja se primjenjuje od 2010. nadalje). Komisija prihvaća da se korisnička potražnja, kako je opisano u uvodnim izjavama 297.–299.), nije mogla zadovoljiti uvođenjem obveza pružanja javne usluge primjenjivih za sve prijevoznike koji prometuju na predmetnim linijama. Konkretno, na nekoliko linija društvo Toremar bilo je jedini prijevoznik (vidjeti, na primjer, uvodnu izjavu 202.), a gdje to nije bio slučaj, ponuda ostalih prijevoznika nije zadovoljavala (sve) zahtjeve u pogledu redovitosti, kontinuiteta i kvalitete. Nadalje, prometovanjem na većini linija (ako ne i na svima), posebno izvan sezone, nastaju gubici, pa se bez naknade za pružanje javne usluge na njima vjerojatno uopće ne bi prometovalo. Osim toga, Komisija prihvaća da je s obzirom na postupak privatizacije društva Toremar produljenje postojećeg ugovora o javnim uslugama bilo jedini način da se zajamči kontinuitet javnih usluga do završetka te privatizacije.

(303) Stoga Komisija zaključuje da Italija nije počinila očitu pogrešku kad je usluge povjerene društvu Toremar definirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Sumnje koje je Komisija iznijela u odlukama iz 2011. i 2012. stoga su otklonjene.

6.3.1.3 Potreba za aktom o ovlaštenju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade

(304) Kako je navedeno u odjeljku 2.3. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., pojam usluge od općeg gospodarskog interesa u smislu članka 106. UFEU-a znači da je predmetnom poduzetniku na temelju jednog službenog akta ili više njih povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa.

(305) U tim se aktima posebno mora navesti sljedeće:

— točna priroda obveze pružanja javne usluge i njezino trajanje;

— predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje;

— priroda isključivih prava;

— parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade;

— mehanizmi za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada.

(306) U svojim odlukama iz 2011. i 2012. Komisija je izrazila sumnje u to sadržava li akt o ovlaštenju sveobuhvatan opis prirode obveza pružanja javne usluge društva Toremar tijekom razdoblja produljenja. Nadalje, Komisija je istaknula da za razdoblje 2000.–2004. i 2005.–2008. nisu doneseni petogodišnji planovi predviđeni prvotnom konvencijom. Ipak, Komisija je podsjetila i na to da se različiti elementi ovlaštenja mogu uvrstiti u više akata, a da se ne dovede u pitanje prikladnost definicije obveza. Tijekom razdoblja produljenja akt o ovlaštenju društva Toremar sadržavao je prvotnu konvenciju (kako je s vremenom izmijenjena i produljena), petogodišnje planove za razdoblje 1990.–1994. i 1995.–1999., nekoliko *ad hoc* odluka Italije, Direktivu CIPE-a i Zakon iz 2009.

(307) U tom kontekstu Komisija najprije napominje da je prvotna konvencija (kako je s vremenom izmijenjena), koja čini srž akta o ovlaštenju društva Toremar, bila u potpunosti primjenjiva do završetka privatizacije na temelju niza uredbi sa zakonskom snagom (vidjeti uvodnu izjavu 286.). U tim se zakonodavnim aktima navodi da su društvu Toremar povjerene obveze pružanja javne usluge do završetka njegove privatizacije.

(308) U skladu s prvotnom konvencijom u petogodišnjim planovima utvrđuju se linije na kojima će se prometovati i luke u koje će se uplovljavati, vrsta i kapacitet plovila koja će se upotrebljavati za predmetne pomorske veze, učestalost usluge i cijene karata koje treba platiti, uključujući subvencionirane cijene karata, posebno za stanovnike otočnih regija. Iako planovi za razdoblja 2000.–2004. i 2005.–2008. nisu službeno doneseni, plan za razdoblje 1995.–1999. (prihvaćen Ministarskom uredbom od 14. svibnja 1996.) nastavio se primjenjivati bez ikakvih izmjena u pogledu opsega obveza pružanja javne usluge. Stoga su se odredbe tog plana nastavile primjenjivati u cijelosti tijekom razdoblja od 1. siječnja 2009. do 2. siječnja 2012. Prije 2009. izvorni sustav cijena karata predviđen u prvotnoj konvenciji izmijenjen je nizom naknadnih akata. Međutim, tijekom cijelog razdoblja produljenja nisu izdane nikakve međuministarske uredbe kojima bi se dodatno izmijenile cijene koje naplaćuju društva bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar. Na temelju toga Komisija zaključuje da su obveze pružanja javne usluge koje je društvo Toremar moralo ispunjavati tijekom razdoblja produljenja bile dovoljno jasno definirane.

(309) Komisija je već u uvodnim izjavama 239. i 240. Odluke iz 2011. navela da su parametri potrebni za izračun iznosa naknade unaprijed utvrđeni i jasno opisani. Konkretno, za 2009. prvotna konvencija (vidjeti uvodne izjave 42. i 44.) sadržava sveobuhvatan i precizan popis elemenata troškova koje treba uzeti u obzir te metodologiju izračuna povrata na uloženi kapital za prijevoznika. Za 2010. i 2011. godinu odgovarajuća metodologija utvrđena je u Direktivi CIPE-a (vidjeti uvodne izjave 41.–55.). Konkretnije, u Direktivi CIPE-a detaljno su navedeni elementi troškova koji su uzeti u obzir i povrat na uloženi kapital. Konačno, Zakon iz 2009. sadržava najveći iznos naknade od 13 005 441 EUR koji se primjenjuje od 2010. nadalje. Nadalje, u prvotnoj konvenciji utvrđeno je da će se naknada isplaćivati u obrocima te da će se osigurati da se naknada temelji na stvarnim troškovima i prihodima nastalima u okviru pružanja javne usluge. Na taj bi se način plaćanje prekomjerne naknade moglo otkriti i lako izbjeći. Gdje je to primjenjivo, država bi mogla zatražiti povrat prekomjerne naknade od društva Toremar.

(310) Na temelju toga Komisija smatra da su za razdoblje produljenja prvotne konvencije u aktima o ovlaštenju jasno definirani obveze pružanja javne usluge, trajanje, predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade te mehanizmi za izbjegavanje i povrat prekomjernih naknada, kako se zahtijeva na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

6.3.1.4 Trajanje ovlaštenja

(311) Kako je navedeno u točki 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „trajanje ovlaštenja trebalo bi opravdati upućivanjem na objektivne kriterije, kao što je potreba za amortizacijom neprenosive nepokretne imovine. U načelu, trajanje ovlaštenja ne bi trebalo biti dulje od razdoblja potrebnog za amortizaciju najvažnije imovine potrebne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa."

(312) Italija je navela da je trajanje produljenja određeno u skladu s razdobljem potrebnim za amortizaciju imovine koja se upotrebljava za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Konkretno, ukupno trajanje produljene prvotne konvencije iznosi nešto više od 22 godine. Plovila su najvažnija imovina potrebna za pružanje javne usluge. Razdoblje amortizacije za plovila koja se upotrebljavaju za usluge trajektnog prijevoza obično je dugotrajno i može premašivati 25 godina.

(313) Italija je Komisiji dostavila vrijednost amortizacije plovila društva Toremar za razdoblje od 2009. do 2011. Komisija napominje da je u trenutku produljenja prvotne konvencije pet od osam plovila bilo već potpuno amortizirano, dok su preostala tri plovila, koja još nisu bila amortizirana, imala prosječnu starost od 21,5 godina.

(314) Iako je razdoblje amortizacije isteklo za većinu plovila koja je društvo Toremar upotrebljavalo tijekom produljenja prvotne konvencije, Komisija napominje da je produljenje razdoblja za tri godine bilo nužno kako bi se osigurao kontinuitet javne usluge do završetka postupka privatizacije. Nadalje, uzimajući u obzir prosječnu starost preostalih plovila čija vrijednost još nije potpuno amortizirana i prosječno trajanje amortizacije plovila koja se koriste za usluge trajektnog prijevoza Komisija zaključuje da je trajanje akta o ovlaštenju u dovoljnoj mjeri opravdano te da je ispunjen zahtjev iz točke 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

6.3.1.5 Usklađenost s Direktivom 2006/111/EZ

(315) U skladu s točkom 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „potpora se smatra spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora samo ako poduzetnik, ako je primjenjivo, postupa u skladu s Direktivom Komisije 2006/111/EZ o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća ([86])".

(316) Nadalje, točkom 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. zahtijeva se sljedeće: „Ako poduzetnik obavlja djelatnosti koje su obuhvaćene i djelatnosti koje nisu obuhvaćene opsegom usluga od općeg gospodarskog interesa, u internim izvješćima moraju se odvojeno prikazivati troškovi i prihodi koji se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa i oni koji se odnose na ostale usluge u skladu s načelima utvrđenima u točki 31."

(317) Italija je potvrdila da je društvo Toremar bilo aktivno jedino u pružanju javnih usluga na temelju prvotne konvencije.

(318) Komisija stoga smatra da točka 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa nije primjenjiva.

6.3.1.6 Iznos naknade

(319) U točki 21. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. navedeno je da „[…] iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje troškova izvršenja obveza pružanja javne usluge, uključujući razumnu dobit".

(320) U ovom slučaju, s obzirom na to da naknada čini nezakonitu potporu dodijeljenu prije njegova stupanja na snagu, u točki 69. Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011. izričito se navodi da upotreba metodologije neto izbjegnutih troškova nije potrebna za ocjenu državne potpore. Umjesto toga mogu se primijeniti alternativne metode za izračun neto troška potrebnog za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge, kao što je metodologija koja se temelji na raspodjeli troškova. U skladu s tom metodologijom neto trošak izračunao bi se kao razlika između troškova i prihoda prijevoznika kojem je povjereno ispunjavanje obveza pružanja javne usluge, kako su utvrđeni i procijenjeni u aktu o ovlaštenju. U točkama od 28. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. detaljnije je utvrđen način na koji bi se ta metodologija trebala primjenjivati.

([86]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).

(321) Komisija u svojim odlukama iz 2011. i 2012. nije mogla zaključiti je li iznos naknade od 2009. nadalje proporcionalan jer je i dalje sumnjala u to jesu li neke od javnih usluga povjerenih društvu Toremar stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa. Te su sumnje razmotrene u odjeljku 6.3.1.2. i Komisija stoga smatra da je naknada dodijeljena društvu Toremar za 2009. proporcionalna i spojiva s člankom 106. UFEU-a. Italija je dostavila izračun iznosa naknade za 2009. (tj. 13 572 035 EUR) koji je određen na temelju metodologije utvrđene u prvotnoj konvenciji i odgovarao je akumuliranom neto gubitku od usluga koje su se pružale u okviru sustava javnih usluga, kojem je pridodan varijabilni iznos koji odgovara povratu uloženog kapitala. (tj. 301 000 EUR).

(322) Komisija je izrazila sumnje i u pogledu premije rizika od 6,5 %, koja se primjenjivala od 2010. nadalje. Konkretno, Komisija je dovela u pitanje odražava li ta premija odgovarajuću razinu rizika, uzimajući u obzir da se *prima facie* nije činilo da društvo Toremar preuzima rizike koji su uobičajeni za pružanje takvih usluga.

(323) Premija rizika od 6,5 % primjenjivala bi se za određivanje povrata na kapital s pomoću formule za ponderirani prosječni trošak kapitala. Međutim, kako je već objašnjeno u uvodnoj izjavi 133., Italija je pojasnila da je, s obzirom na to da je iznos naknade ograničen Zakonom iz 2009., odlučeno da će se izračun pojednostavniti primjenom paušalne stope povrata na kapital od 6,9 % za 2010. i 2011. godinu.

(324) U tom kontekstu, na osnovi računovodstvene dokumentacije po linijama koju je Italija dostavila, a koja je prikazana u agregiranom obliku u tablici 11., Komisija je mogla provjeriti da je iznos naknade za pružanje javne usluge za 2010. i 2011. zajedno bio približno 2 200 EUR niži od neto troška usluge, uključujući paušalnu stopu povrata na kapital od 6,9 %.

Javne usluge društva Toremar	**2010.**	**2011.**	**Sveukupno**
Ukupni prihodi	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
- ukupni troškovi	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
- amortizacije	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= neto trošak javne usluge	- 15 233 037 EUR	- 16 106 797 EUR	- 31 339 834 EUR
+ povrat na kapital (6,9 %)	- 359 417 EUR	- 313 826 EUR	- 673 243 EUR
= prihvatljivi iznos naknade	- 15 592 454 EUR	- 16 420 623 EUR	- 32 013 077 EUR
+ stvarni iznos naknade	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= prekomjerni/ nedovoljni iznos naknade	412 987 EUR	- 415 182 EUR	- 2 195 EUR

Tablica 11. – Neto trošak javne usluge koju pruža Toremar za razdoblje od 2010. do 2011.

(325) Točkom 49. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. od država članica zahtijeva se da osiguraju da naknada plaćena za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa ne dovede do toga da poduzetnici primaju prekomjernu naknadu (kako je definirana u točki 47. tog okvira). Među ostalim, države članice moraju dostaviti dokaze na zahtjev Komisije. Nadalje, na kraju razdoblja ovlaštenja i, u svakom slučaju, barem svake tri godine moraju izvršavati redovite provjere ili osigurati da se takve provjere izvršavaju.

(326) Komisija je u okviru analize za treći kriterij iz presude *Altmark* već ocijenila da je paušalna stopa povrata na kapital od 6,5 % koju je društvo Moby/Toremar moglo očekivati iz *ex ante* perspektive bila u skladu s rizicima koje je to društvo snosilo pri pružanju javnih usluga na temelju ugovora o javnim uslugama (vidjeti uvodne izjave od 224. do 229.). Osim toga, Komisija ponavlja da je Italija paušalnu stopu povrata na kapital (koja je utvrđena na razini od 6,9 % za godine od 2010. do 2011.) koristila u svrhe pojednostavnjenja izračuna. Zapravo je Komisija u Odluci iz 2011. pretpostavila da je stopa povrata na uloženi kapital za 2010. utvrđena na razini od 9,95 % prije oporezivanja, no Italija je objasnila da je to bila procijenjena vrijednost za potrebe tada predstojećih otvorenih natječajnih postupaka nakon privatizacije bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar (vidjeti uvodnu izjavu 132.).

(327) Komisija napominje da se u dostavljenoj Direktivi CIPE-a u obzir uzimaju određene tržišne vrijednosti koje se primjenjuju u sektoru pomorske kabotaže. U njoj se propisuju prihvatljivi troškovi za potrebe obveza pružanja javne usluge te načela za izračun koja se odnose na stopu povrata na kapital na temelju informacija, uvjeta i rizika relevantnih za taj posebni sektor.

(328) Nadalje, Komisija napominje da je za 2010. i 2011. regija Toskana koristila svoje pričuve radi pokrivanja dodatnog troška javne usluge društva Toremar koji se nije mogao pokriti iz središnjeg državnog proračuna, a koji je nastao kao posljedica smanjenja broja putnika zbog gospodarske i financijske krize i povećanja troškova goriva u istom razdoblju (vidjeti uvodnu izjavu 40.). Društvo Toremar bilo je stoga izloženo komercijalnom riziku od znatnog gubitka prihoda, a da pritom nije bilo sigurno da će regija Toskana pokriti taj gubitak. Naime, regija Toskana oslobodila bi sredstva iz pričuve tek nakon što bi detaljno provjerila stvarne troškove i prihode ostvarene u razdoblju od 2010. do 2011. S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da je stopa povrata na kapital od 6,9 % u skladu s povezanim rizicima.

(329) Osim toga, kako je već objašnjeno u uvodnoj izjavi 227. u kontekstu ocjene novog ugovora o javnim uslugama na temelju trećeg kriterija iz presude *Altmark*, Komisija je utvrdila da je 2011. (kao i 2010.) medijan povrata na kapital koji je ostvarila referentna skupina odabranih trajektnih prijevoznika koji su nudili pomorske veze unutar Italije ili između Italije i drugih država članica bio viši od 6,5 %, a u nekim slučajevima i od 8 %. Stoga se smatra da je stopa povrata na kapital od 6,9 % u skladu s povratima na kapital koji su zabilježeni u referentnoj skupini.

(330) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da je prikazana stopa povrata na kapital od 6,9 % i dalje na razumnoj razini.

(331) Konačno, Italija je dostavila potrebne dokaze koji pokazuju da su provedene sve redovne provjere kako bi se osiguralo da iznos naknade nije premašio neto trošak usluge. Osim toga, Komisija podsjeća na to da se naknada isplaćuje u obrocima (vidjeti uvodnu izjavu 41.) te da se završna isplata izvršava na temelju stvarnih troškova i prihoda u predmetnoj godini. Time se osigurava da iznos naknade ne premašuje neto troškove usluge.

(332) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija zaključuje da iznos naknade isplaćene društvu Toremar tijekom produljenja prvotne konvencije nije doveo ni do kakve prekomjerne naknade te da su ispunjeni primjenjivi zahtjevi iz odjeljka 2.8. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

6.3.1.7 Prioritet u pogledu vezova

(333) U članku 19.b stavku 21. Zakona iz 2009. jasno se navodi da je prioritet u pogledu vezova nužan da bi se zajamčio teritorijalni kontinuitet s otocima, ali i sa stajališta obveze pružanja javne usluge društava bivše grupe Tirrenia, uključujući društvo Toremar. Naime, da ne postoji prioritet u pogledu vezova za društva kojima su povjerene obveze pružanja javne usluge, ona bi možda morala čekati svoj red za pristajanje te bi došlo do kašnjenja, čime bi se narušila svrha osiguravanja pouzdane i praktične veze građanima. Redoviti vozni red doista je nužan da bi se ispunile potrebe za mobilnošću otočnog stanovništva i pridonijelo gospodarskom razvoju predmetnih otoka. Nadalje, s obzirom na to da su vremena polazaka na linijama obuhvaćenima javnom uslugom utvrđena konvencijom, prioritet u pogledu vezova nužan je kako bi se osiguralo da luke dodjeljuju vezove i vremena pristajanja na način kojim se pružatelju javne usluge omogućuje da poštuje svoje obveze pružanja javne usluge.

(334) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je ta mjera dodijeljena kako bi društvo Toremar moglo ispunjavati svoje obveze pružanja javne usluge koje čine stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa (vidjeti odjeljak 6.3.1.2.). Nadalje, Italija je potvrdila da se prioritet u pogledu vezova primjenjuje samo na usluge koje se pružaju u okviru sustava javnih usluga.

(335) Komisija je već detaljno ocijenila spojivost usluge od općeg gospodarskog interesa i povezane naknade za društvo Toremar tijekom produljenja prvotne konvencije (vidjeti odjeljak 6.3.1.). Komisija stoga smatra da se njezina ocjena spojivosti prioriteta u pogledu vezova može ograničiti na utvrđivanje može li ta mjera dovesti do prekomjerne naknade.

(336) Komisija prima na znanje tvrdnje Italije da bi svaka moguća financijska prednost na temelju prioriteta u pogledu vezova bila ograničena (vidjeti uvodnu izjavu 137.). Zbog toga bi i rizik od prekomjerne naknade koji proizlazi iz te mjere bio ograničen. Osim toga, u slučaju da bi se tom mjerom smanjili operativni troškovi ili povećali prihodi pružatelja javne usluge, ti bi se učinci u potpunosti odrazili u internoj računovodstvenoj dokumentaciji prijevoznika. Stoga su provjere prekomjerne naknade koje su primijenjene na društvo Toremar kako je opisano u odjeljku 6.3.1.6. primjerene i za otkrivanje moguće prekomjerne naknade koja proizlazi iz prioriteta u pogledu vezova.

(337) Komisija stoga zaključuje da je prioritet u pogledu vezova, koji je neodvojivo povezan s javnom uslugom koju obavlja društvo Toremar, isto tako spojiv s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

6.3.1.8 Zaključak

(338) Na temelju ocjene iz uvodnih izjava od 286. do 337. Komisija zaključuje da su naknada isplaćena društvu Toremar za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju produljenja prvotne konvencije u razdoblju od 1. siječnja 2010. do 1. siječnja 2012. i prioritet u pogledu vezova u skladu s primjenjivim uvjetima iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. te su stoga spojivi s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 106. UFEU-a.

6.3.2 *Zaključak o spojivosti potpore*

(339) Na temelju prethodno iznesene ocjene Komisija zaključuje da su naknada isplaćena društvu Toremar i prioritet u pogledu vezova za prometovanje na pomorskim linijama u razdoblju od 1. siječnja 2010. do 1. siječnja 2012. spojivi s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 106. UFEU-a i Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

7. **ZAKLJUČAK**

(340) Komisija zaključuje da je Italija nezakonito provela mjere potpore koje se ocjenjuju i time prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a. Na temelju prethodne ocjene Komisija je odlučila da je naknada za pružanje javne usluge isplaćena društvu Toremar na temelju produljenja prvotne konvencije spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a. Nadalje, s obzirom na to da je prioritet u pogledu vezova neodvojivo povezan s uslugom od općeg gospodarskog interesa koju pruža društvo Toremar, i ta je mjera spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. UFEU-a.

(341) Nadalje, Komisija zaključuje da sljedeće mjere ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a:

(1) naknada isplaćena društvu Toremar za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju novog ugovora o uslugama za razdoblje od 2. siječnja 2012. do 31. prosinca 2023., u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar i prioritetom u pogledu vezova u korist društva Moby/Toremar, jer ispunjava četiri kriterija iz presude *Altmark*;

(2) upotreba društva Toremar sredstava namijenjenih nadogradnji brodova jer ta sredstva nisu korištena za potrebe likvidnosti; i

(3) porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Toremar i mogućnost korištenja sredstava FAS-a za ispunjavanje potreba za likvidnošću, kako je predviđeno Zakonom iz 2010.,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Naknada isplaćena društvu Toremar i prioritet u pogledu vezova dodijeljen za pružanje usluga pomorskog prijevoza na temelju produljenja prvotne konvencije u razdoblju od 1. siječnja 2009. do 1. siječnja 2012. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Italija je provela tu potporu u korist društva Toremar i time prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a. Potpora je spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

Dodjela novog ugovora o javnim uslugama za razdoblje od 2. siječnja 2012. do 31. prosinca 2023. u kombinaciji s poslovanjem društva Toremar i prioritetom u pogledu vezova društvu Moby/Toremar ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 3.

Sredstva koja je društvo Toremar primilo za nadogradnju svojih brodova nisu korištena za potrebe likvidnosti i stoga ne čine državnu potporu u korist društva Toremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 4.

Porezna izuzeća povezana s postupkom privatizacije društva Toremar i mogućnost upotrebe sredstava iz fonda *Fondo Aree Sottoutilizzate* za ispunjavanje potreba za likvidnošću, kako je utvrđena Zakonom iz 2010., ne čine državnu potporu u korist društva Toremar u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Članak 5.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 17. lipnja 2021.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije