# ROZHODNUTIA

**OBSAH**

1. Postup ..... 9
2. Základné informácie a opis opatrení, ktoré sú predmetom vyšetrovania ..... 10
2.1. Všeobecný rámec ..... 10
2.1.1. Pôvodné dohovory ..... 10
2.1.2. Predĺženie pôvodných dohovorov ..... 12
2.1.3. Privatizácia spoločnosti Toremar a uzavretie novej zmluvy o poskytovaní služieb ..... 13
2.2. Opatrenia v rozsahu pôsobnosti rozhodnutí z rokov 2011 a 2012 ..... 13
2.3. Podrobný opis opatrení, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia ..... 13
2.3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom ..... 13
2.3.1.1. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ..... 13
2.3.1.2. Rozpočet a trvanie ..... 14
2.3.2. Privatizácia spoločnosti Toremar ..... 16
2.3.2.1. Postup predaja a konečné zadanie zákazky ..... 17
2.3.2.2. Kúpna zmluva ..... 17
2.3.2.3. Konanie na vnútroštátnej úrovni ..... 18
2.3.3. Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Toskánsko a spoločnosťou Moby/Toremar ..... 19
2.3.3.1. Príjemca ..... 19
2.3.3.2. Trasy ..... 19
2.3.3.3. Trvanie ..... 19
2.3.3.4. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ..... 19
2.3.3.5. Ustanovenia o náhrade a konečné zadanie zákazky ..... 20
2.3.4. Priorita kotvenia ..... 20
2.3.5. Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 ..... 21
2.4. Postup v prípade nesplnenia povinnosti 2007/4609 ..... 21
3. Dôvody na začatie a rozšírenie konania ..... 23
3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom ..... 23
3.1.1. Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark a existencia pomoci ..... 23
3.1.2. Zlučiteľnosť ..... 23
3.2. Privatizácia spoločnosti Toremar ..... 24
3.3. Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Toskánsko a spoločnosťou Moby/Toremar ..... 24
3.3.1. Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark a existencia pomoci ..... 24
3.3.2. Zlučiteľnosť ..... 25
3.4. Priorita kotvenia ..... 25
3.5. Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 ..... 25
4. Pripomienky Talianska ..... 25
4.1. K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu ..... 25

4.2. K privatizácii spoločnosti Toremar ....26
4.2.1. K predajnej cene spoločnosti Toremar ....26
4.2.2. K transparentnému a nediskriminačnému charakteru konania ....26
4.3. K súladu predĺženia pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s podmienkami rozsudku vo veci *Altmark* ....26
4.4. K miere návratnosti na úrovni 9,95 % použitej v roku 2010 a rizikovej prirážke na úrovni 6,5 % stanovenej v smernici CIPE od roku 2010 ....27
4.5. K priorite kotvenia ....27
4.6. K opatreniam stanoveným zákonom z roku 2010 ....28
4.7. K súladu predĺženia pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ....28
4.8. K súladu pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ....29
5. Pripomienky spoločnosti Moby/Toremar ....29
5.1. K záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a ku konkurenčnému prostrediu ....29
5.2. K privatizácii spoločnosti Toremar ....29
5.2.1. K cene zaplatenej za akcie spoločnosti Toremar ....29
5.2.2. K transparentnému a nediskriminačnému charakteru konania a k zviazaniu aktív spoločnosti Toremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme ....29
5.3. K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s podmienkami rozsudku vo veci *Altmark* ....30
5.4. K predĺženiu pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom ....30
6. Posúdenie ....31
6.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ....31
6.1.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom ....31
6.1.1.1. Štátne prostriedky ....31
6.1.1.2. Selektívnosť ....31
6.1.1.3. Hospodárska výhoda ....31
6.1.1.4. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod ....33
6.1.1.5. Záver ....33
6.1.1.6. Nová alebo existujúca pomoc ....33
6.1.2. Uzavretie novej zmluvy so spoločnosťou Moby/Toremar o službách vo verejnom záujme zviazanej so spoločnosťou Toremar ....34
6.1.2.1. Kritérium Altmark 1 ....34
6.1.2.2. Kritérium Altmark 2 ....40
6.1.2.3. Kritérium Altmark 3 ....40
6.1.2.4. Kritérium Altmark 4 ....43
6.1.2.5. Záver ....48
6.1.3. Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 ....48
6.1.3.1. Možné použitie finančných prostriedkov na modernizáciu lodí na účely likvidity ....48
6.1.3.2. Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie ....49
6.1.3.3. Možnosť využitia zdrojov z fondu FAS na splnenie potrieb likvidity ....49
6.1.4. Záver o existencii pomoci ....50

6.2. Oprávnenosť pomoci ....50
6.3. Zlučiteľnosť pomoci ....50
6.3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom ....50
6.3.1.1. Platné pravidlá ....50
6.3.1.2. Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 106 ZFEÚ ....52
6.3.1.3. Potreba poverovacieho aktu, v ktorom by boli uvedené záväzky služieb vo verejnom záujme a metódy výpočtu náhrady ....54
6.3.1.4. Trvanie obdobia poverenia ....55
6.3.1.5. Dodržiavanie smernice 2006/111/ES ....55
6.3.1.6. Výška náhrady ....55
6.3.1.7. Priorita kotvenia ....57
6.3.1.8. Záver ....58
6.3.2. Záver o zlučiteľnosti pomoci ....58
7. Záver ....58

# ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/348

## zo 17. júna 2021

## o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko a región Toskánsko vykonali v prospech spoločnosti Toremar a jej nadobúdateľa spoločnosti Moby

*[oznámené pod číslom C(2022) 4271]*

**(Iba talianske znenie je autentické)**

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

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

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

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

keďže:

### 1. POSTUP

(1) Komisii bolo 23. marca 2009, 9. decembra 2009, 21. decembra 2009, 6. januára 2010, 27. septembra 2010 a 12. októbra 2010 doručených šesť sťažností, ktoré sa týkali rôznych podporných opatrení prijatých Talianskom v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ([2]). Sťažnosti sa týkali náhrady za služby vo verejnom záujme poskytnutej týmto spoločnostiam po uplynutí platnosti pôvodných zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré boli uzatvorené s Talianskom na obdobie od januára 1989 do decembra 2008 (ďalej len „pôvodné dohovory“), dodatočných podporných opatrení stanovených vo viacerých legislatívnych aktoch prijatých v kontexte procesu privatizácie spoločností, ako aj určitých otázok predovšetkým v súvislosti s postupom privatizácie spoločností Tirrenia di Navigazione S.p.A. (ďalej len „Tirrenia“) a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Siremar“).

(2) Taliansko 1. decembra 2010 oznámilo Komisii náhradu, ktorú v rokoch 2009 a 2010 poskytlo spoločnosti Toscana Regionale Marittima S.p.A. (ďalej len „Toremar“).

(3) Komisia začala 5. októbra 2011 formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s rôznymi opatreniami, ktoré Taliansko prijalo v prospech spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group (ďalej len „rozhodnutie z roku 2011“). Vyšetrovanie sa okrem iného týkalo náhrady poskytnutej spoločnosti Toremar za prevádzku viacerých námorných trás od 1. januára 2009 a niekoľkých ďalších opatrení v prospech tejto spoločnosti (pozri odôvodnenie 33).

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

(5) Listom z 28. septembra 2011 už Taliansko informovalo Komisiu o svojom úmysle privatizovať regionálne spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Toremar. Komisia 26. októbra 2011 zaslala Taliansku žiadosť o informácie v súvislosti s postupom privatizácie. Taliansko 30. novembra 2011 odpovedalo na žiadosť Komisie o informácie z 26. októbra 2011.

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

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

([3]) Štátna pomoc – Talianska republika – Štátna pomoc SA.32014 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32015 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) – Štátna pomoc pre spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group – Výzva na predloženie pripomienok podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 28, 1.2.2012, s. 18).

(6) Taliansko 15. novembra 2011 predložilo pripomienky k opatreniam, na ktoré sa vzťahovalo rozhodnutie z roku 2011.

(7) Spoločnosť Toscana di Navigazione S.r.l. faxom zaslaným 28. februára 2012 podala sťažnosť, v ktorej tvrdila, že došlo k neoprávnenej štátnej pomoci v dôsledku privatizácie spoločnosti Toremar a náhrady vyplatenej spoločnosti Moby S.p.A. (ďalej len „Moby"), teda vybranému kupujúcemu spoločnosti Toremar. Sťažovateľ konkrétne tvrdí, že: i) v postupe predaja sa zvýhodňovala spoločnosť Moby; ii) fúzia spoločností Toremar a Moby vedie k monopolu na trasách medzi Piombinom a ostrovom Elba a iii) náhrada poskytnutá spoločnosti Moby za prevádzku služby vo verejnom záujme počas dvanástich rokov trvania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme je nezlučiteľná s vnútorným trhom v rozsahu, v akom už podobné služby za komerčných podmienok poskytuje samotný sťažovateľ.

(8) Listom z 19. júla 2012 Taliansko poskytlo ďalšie informácie o privatizácii regionálnych spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Toremar.

(9) Komisia 7. novembra 2012 rozšírila vyšetrovacie konanie okrem iného na určité ďalšie podporné opatrenia prijaté regiónom Toskánsko v prospech spoločnosti Toremar v súvislosti s náhradou z verejných prostriedkov poskytnutou spoločnosti Toremar na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Zmenené znenie uvedeného rozhodnutia Komisia prijala 19. decembra 2012 (ďalej len „rozhodnutie z roku 2012").

(10) Rozhodnutie z roku 2012 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré boli predmetom vyšetrovania ([4]).

(11) Taliansko 11. decembra 2012 predložilo svoje pripomienky a 22. apríla 2013 boli Komisii doručené pripomienky spoločnosti Toremar a jej kupujúceho, spoločnosti Moby.

(12) Komisia rozhodnutím z 22. januára 2014 (ďalej len „rozhodnutie z roku 2014") ([5]) ukončila formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o rôzne opatrenia, ktoré prijal sardínsky región v prospech spoločnosti Saremar. Odvolanie, ktoré voči tomuto rozhodnutiu podali spoločnosť Saremar a uvedený región, Všeobecný súd v roku 2017 zamietol ([6]).

(13) Komisia si 25. januára 2018, 29. marca 2018, 31. augusta 2018, 12. februára 2019, 5., 14. a 17. februára 2020 a 12. októbra 2020 vyžiadala od Talianska ďalšie informácie. Taliansko tieto informácie poskytlo 26. apríla 2018, 31. mája 2018, 2. novembra 2018, 11. decembra 2018, 8. apríla 2019, 16. a 28. októbra 2019, 7., 16. a 23. februára 2020, 21. apríla 2020, 9. novembra 2020 a 1. a 10. decembra 2020.

(14) Toto rozhodnutie sa týka len možnej pomoci pre spoločnosť Toremar, ako sa vymedzuje v oddiele 2.3. Všetky zostávajúce opatrenia, ktoré boli predmetom rozhodnutí z rokov 2011 a 2012, sa vyšetrujú samostatne v rámci vecí SA.32014, SA.32015 a SA.32016 a toto rozhodnutie sa preto na ne nevzťahuje. Tieto zostávajúce opatrenia sa týkajú najmä iných spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group.

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

### 2.1. Všeobecný rámec

#### 2.1.1. *Pôvodné dohovory*

(15) Tradičným vlastníkom skupiny Tirrenia Group bolo Taliansko prostredníctvom spoločnosti Fintecna ([7]) a skupina pôvodne zahŕňala šesť spoločností, a to spoločnosti Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tieto spoločnosti poskytovali služby námornej dopravy v rámci samostatných zmlúv o službách vo verejnom záujme,

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

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

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

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

ktoré boli uzavreté s Talianskom v roku 1991 a boli platné dvadsať rokov od januára 1989 do decembra 2008 (ďalej len „pôvodné dohovory“). Spoločnosť Fintecna bola držiteľom 100 % základného imania spoločnosti Tirrenia, ktorá bola zasa úplným vlastníkom regionálnych spoločností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar. Spoločnosť Adriatica, ktorá pôvodne prevádzkovala viacero trás medzi Talianskom a Albánskom/Chorvátskom/Gréckom/Čiernou Horou, sa v roku 2004 zlúčila so spoločnosťou Tirrenia.

(16) Účelom týchto pôvodných dohovorov bolo zaručiť pravidelnosť a spoľahlivosť služieb námornej dopravy, z ktorých väčšina slúžila na spojenie pevninského Talianska so Sicíliou, Sardíniou a s inými menšími talianskymi ostrovmi. Taliansko na tento účel poskytovalo finančnú podporu vo forme dotácií, ktoré sa vyplácali priamo každej zo spoločností skupiny Tirrenia Group.

(17) Spoločnosť Toremar tradične prevádzkovala viacero trás námornej kabotáže ([8]) medzi regiónom Toskánsko a menšími susednými ostrovmi. Presné dotknuté trasy sa opisujú v odôvodnení 38.

(18) Komisia sa 6. augusta 1999 rozhodla začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s pomocou vyplatenou na základe pôvodných dohovorov šiestim spoločnostiam, ktoré vtedy tvorili skupinu Tirrenia Group.

(19) Vo fáze vyšetrovania Taliansko požiadalo, aby sa vec skupiny Tirrenia Group rozdelila tak, aby prioritou mohlo byť dosiahnutie konečného rozhodnutia o spoločnosti Tirrenia. Táto žiadosť bola motivovaná plánom Talianska na privatizáciu skupiny, ktorá sa mala začať spoločnosťou Tirrenia, a jeho zámerom urýchliť postup v súvislosti s touto spoločnosťou.

(20) Komisia rozhodla, že môže žiadosti Talianska vyhovieť, a rozhodnutím Komisie 2001/851/ES ([9]) ukončila konanie, ktoré sa začalo v súvislosti s pomocou poskytnutou spoločnosti Tirrenia (ďalej len „rozhodnutie z roku 2001“). Pomoc bola vyhlásená za zlučiteľnú pod podmienkou určitých záväzkov Talianska.

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

(22) Všeobecný súd rozsudkom zo 4. marca 2009 vo veciach T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ([11]) (ďalej len „rozsudok z roku 2009“) rozhodnutie z roku 2004 zrušil.

(23) Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2020/1411 ([12]) Komisia ukončila vyšetrovanie spoločností skupiny Tirrenia Group iných ako spoločnosť Tirrenia vrátane spoločnosti Toremar za obdobie 1992 – 2008 (ďalej len „rozhodnutie o skupine Tirrenia Group z roku 2020“). Komisia dospela k záveru, že pomoc poskytovaná na poskytovanie dopravných služieb námornej kabotáže predstavuje existujúcu pomoc, zatiaľ čo pomoc poskytovaná na poskytovanie služieb medzinárodnej námornej dopravy je zlučiteľná s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 (ďalej len „rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011“) ([13]).

([8]) Pozri nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992) (ďalej len „nariadenie o námornej kabotáži“).

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

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

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

([12]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1411 z 2. marca 2020 o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 1).

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

(24) Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2020/1412 ([14]) Komisia ukončila formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o opatrenia v prospech spoločnosti Tirrenia a jej nadobúdateľa spoločnosti CIN za obdobie 2009 – 2020.

2.1.2. *Predĺženie pôvodných dohovorov*

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

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

a) spoločnosť Caremar sa mala najprv previesť na región Kampánia. Región Kampánia mal následne na samostatnom základe previesť podnik Caremar prevádzkujúci dopravné spojenia s Pontinskými ostrovmi na región Lazio pod názvom Laziomar ([15]);

b) spoločnosť Saremar sa mala previesť na región Sardínia a

c) spoločnosť Toremar sa mala previesť na región Toskánsko.

(27) V zákone z roku 2009 sa zároveň špecifikovalo, že nové dohovory medzi Talianskom a spoločnosťami Tirrenia a Siremar sa dohodnú do 31. decembra 2009. Regionálne služby sa mali takisto zakotviť v návrhoch zmlúv o službách vo verejnom záujme, na ktorých sa mali dohodnúť regionálne orgány Sardínie so spoločnosťou Saremar a regionálne orgány Toskánska so spoločnosťou Toremar do 31. decembra 2009 a región Kampánia so spoločnosťou Caremar a región Lazio so spoločnosťou Laziomar do 28. februára 2010. Návrhy nových dohovorov/zmlúv o službách vo verejnom záujme mali byť súčasťou výberového konania spolu so samotnými spoločnosťami a mali sa podpísať s kupujúcimi po dokončení privatizácie každej z týchto spoločností. ([16])

(28) Na tento účel sa zákonom z roku 2009 ďalej predĺžili pôvodné dohovory (vrátane dohovoru, ktorý sa uplatňoval na spoločnosť Toremar) od 1. januára 2010 do 30. septembra 2010.

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

| **Spoločnosť** | **Maximálna ročná náhrada** |
|---|---|
| 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]) Z čoho 19 839 226 EUR z Kampánie a 10 030 606 EUR z Lazia.

*Tabuľka 1 – Stropy náhrad od roku 2010*

([14]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 45).

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

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

(30) V článku 1 zákona č. 163 z 1. októbra 2010, ktorým sa mení zákonný dekrét č. 125 z 5. augusta 2010 (ďalej len „zákon z roku 2010“), sa napokon stanovilo ďalšie predĺženie pôvodných dohovorov (vrátane dohovoru, ktorý sa uplatňoval na spoločnosť Toremar) od 1. októbra 2010 až do dokončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia, ku ktorému došlo 19. júla 2012, a Siremar, ku ktorému došlo 31. júla 2012.

2.1.3. *Privatizácia spoločnosti Toremar a uzavretie novej zmluvy o poskytovaní služieb*

(31) V januári 2010 bolo vyhlásené výberové konanie (pozri oddiel 2.3.2) na nájdenie kupujúceho spoločnosti Toremar zviazané s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme na poskytovanie námorných služieb na obdobie 12 rokov výmenou za náhradu za služby vo verejnom záujme.

(32) V nadväznosti na úspešnú ponuku vo výberovom konaní sa novým vlastníkom spoločnosti Toremar stala spoločnosť Moby. Kúpna zmluva medzi regiónom Toskánsko a spoločnosťou Moby bola podpísaná 2. januára 2012. V rovnaký deň strany (vrátane spoločnosti Toremar) podpísali novú zmluvu o poskytovaní služieb námornej dopravy. Na základe toho sa vlastníctvo všetkých akcií spoločnosti Toremar 2. januára 2012 previedlo z regiónu Toskánsko na spoločnosť Moby.

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

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

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

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

c) privatizácia spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group ([17]) (*opatrenie 3*);

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

e) priorita kotvenia (*opatrenie 5*);

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

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

(34) Komisia rozhodnutím z roku 2014 ukončila formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o opatrenia prijaté sardínskym regiónom v prospech spoločnosti Saremar uvedené ako opatrenie 7 v predchádzajúcom texte, s výnimkou jedného opatrenia ([18]).

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

(35) Toto rozhodnutie sa zaoberá iba opatreniami 1, 3, 4, 5 a 6 uvedenými v odôvodnení 33, pokiaľ sa týkajú spoločností Toremar a Moby. Tieto opatrenia sa podrobnejšie opisujú v ďalších oddieloch.

2.3.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom*

2.3.1.1. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

(36) V článku 1 pôvodného dohovoru so spoločnosťou Toremar sa stanovovali päťročné plány s podrobným uvedením prístavov, ktoré sa mali obsluhovať, druhu plavidiel, ktoré sa mali používať, požadovanej frekvencie služby a cestovného, ktoré sa malo platiť.

(37) Prvý päťročný plán (na roky 1990 – 1994) pre spoločnosť Toremar bol schválený ministerským dekrétom z 29. mája 1990 a uplatňoval sa spätne od 1. januára 1990. V druhom pláne, ktorý sa vzťahoval na roky 1995 – 1999, schválenom ministerským dekrétom zo 14. mája 1996, sa trasy a frekvencie ponechali bez zmien. Pokiaľ ide o obdobia 2000 – 2004 a 2005 – 2008, plán bol vypracovaný, ale nebol nikdy formálne schválený príslušnými ministerstvami. Vláda namiesto toho prijala rozhodnutia *ad hoc* s cieľom lepšie zosúladiť služby s potrebami miestnych spoločenstiev, ale bez toho, aby sa podstatne zmenil systém služieb vo verejnom záujme.

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

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

(38) Na základe pôvodného dohovoru predĺženého následnými právnymi aktmi uvedenými v odôvodneniach 25 až 30 spoločnosť Toremar v priebehu roka prevádzkovala tieto trasy:

— na trase Livorno – Gorgona – Capraia spoločnosť Toremar poskytovala osobnú a zmiešanú dopravu (cestujúci a vozidlá), pričom dvakrát týždenne prevádzkovala dopravu na ostrov Gorgona a každý deň na ostrov Capraia. V mesiacoch júl a august na danej trase pôsobil aj ďalší prevádzkovateľ, a to spoločnosť Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., ktorá využívala vysokorýchlostné plavidlo iba pre cestujúcich. Spoločnosť však trasu prestala prevádzkovať v roku 2010,

— na trase Piombino – Portoferraio (ostrov Elba) spoločnosť Toremar denne poskytovala zmiešanú dopravu. Konkurenciou na tejto trase bola aj spoločnosť Moby s častými zmiešanými plavbami počas celého roka, ako aj dvaja noví účastníci, spoločnosť Blu Navy, ktorá začala prevádzkovať plavby v roku 2010 (od apríla do októbra), a spoločnosť Elba Ferries, ktorá trasu prevádzkovala iba počas letnej sezóny,

— na trase Piombino – Cavo – Portoferraio (ostrov Elba) spoločnosť Toremar prevádzkovala jedinú osobnú dopravu, pričom využívala rýchle krídlové plavidlo,

— na trase Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (ostrov Elba) bola spoločnosť Toremar jediným prevádzkovateľom poskytujúcim denne zmiešanú dopravu do prístavu Rio Marina a raz týždenne dopravu do prístavu Pianosa,

— na trase Porto S. Stefano – ostrov Giglio spoločnosť Toremar celoročne poskytovala každodennú zmiešanú dopravu. Na trase pôsobil aj prevádzkovateľ Maregiglio, ktorý poskytoval zmiešanú dopravu v období od apríla do novembra, pričom v októbri a novembri uskutočňoval v priemere dve až štyri plavby denne a od apríla do septembra šesť až osem plavieb denne.

2.3.1.2. Rozpočet a trvanie

(39) V tabuľke 2 sa uvádza ročná suma náhrady vyplatenej spoločnosti Toremar Talianskom za obdobie 2009 – 2011.

(40) Okrem toho región Toskánsko vyhradil dodatočný ročný rozpočet vo výške 3 000 000 EUR, ktoré sa mali spoločnosti Toremar vyplatiť po vykázaní skutočných príjmov a nákladov vzniknutých počas obdobia 2010 – 2011. V priebehu týchto rokov počet cestujúcich v dôsledku hospodárskej a finančnej krízy výrazne klesol, zatiaľ čo sa zvýšili náklady na palivo. Náhrada vyplácaná z ústredného štátneho rozpočtu preto podľa názoru regiónu Toskánsko nepostačovala na pokrytie všetkých nákladov na služby vo verejnom záujme.

| Rok | Náhrada | Rezerva | Spolu |
|---|---|---|---|
| 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 |

*Tabuľka 2 – Náhrada poskytnutá za obdobie 2009 – 2011 (v EUR)*

(41) V pôvodnom dohovore sa stanovuje vyplácanie ročnej náhrady za služby vo verejnom záujme takto: úvodný preddavok sa platí v marci každého roka a rovná sa 70 % náhrady vyplatenej za predchádzajúci rok. Druhá platba vykonaná v júni sa rovná 20 % náhrady. Rozdiel medzi vyplatenými sumami a deficitom medzi prevádzkovými nákladmi a príjmami v aktuálnom roku predstavuje zostatok, ktorý sa vyplatí do 30. novembra. Ak sa ukázalo, že spoločnosť Toremar dostala sumu vyššiu ako čisté náklady na poskytované služby (príjmy mínus straty), podľa pôvodného dohovoru musí rozdiel vrátiť. ([19])

— Náhrady poskytnuté v roku 2009

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

(42) Prezidentským dekrétom č. 501 z 1. júna 1979 (ďalej len „dekrét č. 501/79“) sa špecifikujú rôzne prvky (príjmy a náklady), ktoré sú zahrnuté do výpočtu dotácie vyplácanej prevádzkovateľom námorných služieb vo verejnom záujme. Zákonom č. 856 z 5. decembra 1986 (ďalej len „zákon č. 856/86“) sa okrem toho stanovili určité zmeny systému záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme v Taliansku. V súvislosti so spojeniami s malými a veľkými ostrovmi sa jeho článkom 11 zmenili kritériá výpočtu náhrady za služby vo verejnom záujme. Dotácia sa skutočne musela vypočítať na základe rozdielu medzi príjmami a nákladmi spojenými so službou, ako sa určil s odkazom na priemerné a objektívne parametre, a musela zahŕňať primeranú návratnosť investovaného kapitálu. V článku 11 sa takisto stanovuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme museli zahŕňať zoznam dotovaných trás, frekvenciu a druhy lodí, ktoré sa majú používať. Dotácie mali schvaľovať zodpovední ministri. Zásady stanovené v prezidentskom dekréte č. 501/79 a zákone č. 856/86 sa zohľadnili v pôvodných dohovoroch.

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

(44) Pri výpočte náhrady vymedzenej orgánmi verejnej moci sa prihliadalo na tieto rôzne prvky nákladov: nadobudnutie, náklady na reklamu a ubytovanie, náklady na nakládku, vykládku a manipuláciu, náklady na administratívnych zamestnancov na pobreží, náklady na údržbu lodí, administratívne náklady, náklady na poistenie, náklady na prenájom a lízing, palivo, dane a náklady na odpisy.

— Náhrada poskytnutá v rokoch 2010 a 2011 a od roku 2012

(45) Od roku 2010 sa náhrada za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu určovala uplatnením novej metodiky stanovenej v smernici CIPE ([20]) z 9. novembra 2007 s názvom *Kritériá pre vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dynamika cestovného v sektore námornej kabotáže vo verejnom záujme* (ďalej len „smernica CIPE“) ([21]). Podľa preambuly bola smernica CIPE vydaná vzhľadom na privatizáciu verejných spoločností prevádzkujúcich námorné služby v režime služieb vo verejnom záujme ([22]). Ustanovenia smernice CIPE sa na služby prevádzkované spoločnosťami skupiny Tirrenia Group uplatňovali od roku 2010, čiže aj pred nadobudnutím platnosti príslušných nových dohovorov a zmlúv o službách vo verejnom záujme po príslušnej privatizácii.

(46) Metóda stanovená v smernici CIPE umožňuje spoločnostiam prevádzkujúcim námorné služby vo verejnom záujme dosiahnuť primeranú návratnosť. Miera návratnosti kapitálu sa počíta na základe vážených priemerných kapitálových nákladov (ďalej len „WACC“).

(47) Požadovaná návratnosť vlastného kapitálu ([23]) sa vypočíta pomocou modelu oceňovania kapitálových aktív (ďalej len „CAPM“). Na základe modelu CAPM sú náklady na vlastný kapitál odvodené ako funkcia i) bezrizikovej sadzby; ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu spoločnosti v pomere k akciovému trhu) a iii) rizikovej prirážky na vlastný kapitál pridelenej akciovému trhu.

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

(49) V smernici CIPE sa stanovuje, že miera návratnosti bezrizikových činností zodpovedá priemernému hrubému výnosu z referenčných desaťročných dlhopisov s odkazom na predchádzajúcich dvanásť mesiacov, za ktoré existujú dostupné údaje.

(50) V smernici CIPE sa stanovuje trhová riziková prirážka 4 %. V prípade služby, ktorá sa neprevádzkuje výhradne, sa však predpokladané vyššie riziko, ktoré znáša prevádzkovateľ, odmeňuje tak, že k trhovej rizikovej prirážke sa pripočíta 2,5 % navyše.

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

(51) V praxi však výška náhrady vyplatenej spoločnosti Toremar nemôže presiahnuť strop 13 005 441 EUR ročne stanovený zákonom z roku 2009 (pozri odôvodnenie 29). Hoci zákonom z roku 2009 sa stanovujú horné hranice ročných náhrad vyplatených všetkým spoločnostiam skupiny Tirrenia za prevádzku námorných služieb, na ktoré sa vzťahuje režim služieb vo verejnom záujme, smernica CIEP zároveň obsahuje určité ochranné opatrenia, ktoré týmto prevádzkovateľom umožňujú dostatočné pokrytie ich prevádzkových nákladov.

(52) Podľa smernice CIPE musia byť najmä rozsah služieb, maximálne cestovné stanovené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme a skutočne poskytnutá náhrada vymedzené tak, aby sa pokryli všetky prípustné náklady poskytovateľa služieb. Uplatňuje sa tento vzorec:

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

kde:

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

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

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

(53) V prípade, že uvedená rovnica neplatí, mohol by sa zmenšiť rozsah dotovaných činností, prípadne by sa preskúmala organizácia služieb (napr. druh lodí) alebo by sa upravilo obmedzenie cestovného.

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

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

kde:

— $\Delta T$ je ročná percentuálna zmena stropu cestovného,

— $\Delta P$ je miera inflácie za referenčný rok,

— $X$ je skutočná ročná miera úpravy stropu cestovného stanovená v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorá počas trvania zmluvy zostáva konštantná.

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

2.3.2. *Privatizácia spoločnosti Toremar*

(56) Región Toskánsko 13. januára 2010 uverejnil vo svojom úradnom vestníku ([24]), ako aj v úradnom vestníku Talianskej republiky ([25]) výzvu na predkladanie ponúk v súvislosti s predajom spoločnosti Toremar a poskytnutím náhrady za služby vo verejnom záujme v súvislosti s plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na námorných trasách identifikovaných v odôvodnení 38. Toto oznámenie sa okrem toho 14. januára 2010 uverejnilo v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([26]), ako aj vo viacerých vnútroštátnych novinách ([27]).

(57) Taliansko si zvolilo postup uvedený v článku 20 ods. 1 kódexu verejných zákaziek – legislatívny dekrét č. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), ktorý je podobný článku 21 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES ([28]), v ktorom sa uvádza, že *„[n]a zákazky, ktorých predmetom sú služby uvedené v prílohe II B [ako je vodná doprava], sa vzťahujú len článok 23 [Technické špecifikácie] a článok 35 ods. 4 [Oznámenia]“*. Zvoleným kritériom na vyhodnotenie ponúk bola ekonomicky najvýhodnejšia ponuka.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) č. 2, 13. januára 2010.
([25]) GURI, č. 4, 13. januára 2010.
([26]) Ú. v. EÚ S/9/010860/2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica a La Nazione.
([28]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114).

2.3.2.1. Postup predaja a konečné zadanie zákazky

(58) V nadväznosti na uverejnenie výzvy na predkladanie ponúk do uplynutia príslušnej lehoty prejavilo záujem o účasť 11 strán, a to konkrétne spoločnosti: 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. a Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) Dokumentáciou, ktorú predložilo všetkých 11 spoločností, sa potvrdilo, že všetky spĺňajú požiadavky stanovené v oznámení o vyhlásení výberového konania, a preto sa všetky vyzvali na predloženie ponuky.

(60) Súčasťou výzvy na predkladanie ponúk bol návrh novej dvanásťročnej zmluvy, ktorú mali podpísať úspešný uchádzač a región Toskánsko, ako aj podrobnejšie informácie o výberovom konaní. Vo výzve na predkladanie ponúk sa predovšetkým potvrdilo, že na uzavretie zmluvy o poskytovaní služieb sa vyberie ekonomicky najvýhodnejšia ponuka, pričom za cenu sa udeľovalo 20 bodov, za kvalitu 70 bodov a za doplnkové služby 10 bodov. Pokiaľ ide o cenu pri predaji spoločnosti Toremar, vo výzve na predkladanie ponúk sa uvádzala pevne stanovená suma vo výške 10 258 397 EUR vypočítaná na základe nezávislej štúdie, v ktorej sa posudzovala celková hodnota aktív spoločnosti Toremar (pozri odôvodnenia 65 až 73). O tejto cene nebolo možné vyjednávať a nepodliehala finančnej ponuke uchádzačov.

(61) Od všetkých potenciálnych uchádzačov sa preto vyžadovalo, aby do svojej finančnej ponuky zahrnuli uvedenú pevne stanovenú sumu, pokiaľ ide o predaj spoločnosti Toremar, zatiaľ čo región Toskánsko si mal v rámci výberového konania vybrať ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku ako celok na základe ceny a ostatných kritérií týkajúcich sa služby, najmä kvality, ako sa stanovilo vo výzve na predkladanie ponúk (pozri odôvodnenie 60).

(62) Jedenástim uchádzačom sa takisto poskytol prístup k virtuálnym dátovým priestorom, ktoré obsahovali:

1. všetky právne, technické, finančné a obchodné informácie o spoločnosti Toremar;
2. informácie o flotile, nehmotných aktívach a nehnuteľnom majetku spoločnosti;
3. všetky informácie týkajúce sa zmlúv o poskytovaní služieb a kúpe tovaru;
4. postupy bodového hodnotenia a formulár technickej ponuky;
5. všetky ostatné požadované informácie, aby mohli potenciálni kupujúci správne oceniť predmet predaja.

(63) Ponuku predložili dve spoločnosti, konkrétne Moby a Toscana di Navigazione, ktoré boli v Taliansku etablovanými prevádzkovateľmi lodnej dopravy. Ostatných deväť spoločností do uplynutia lehoty ponuku nepredložilo.

(64) Po vyhodnotení ponúk bola spoločnosť Toscana di Navigazione S.r.l. z konania vylúčená, keďže hospodárska ponuka, ktorú predložila, nebola v súlade s požiadavkami na technickú ponuku a finančnú spôsobilosť uvedenými v súťažných podkladoch. Úspešným uchádzačom sa teda stala spoločnosť Moby, a to pokiaľ ide o privatizáciu spoločnosti Toremar, ako aj o prevádzku námorných služieb (pozri oddiel 2.3.3).

2.3.2.2. Kúpna zmluva

(65) Vzhľadom na povahu výberového konania sa región Toskánsko na účely určenia najlepšej súťažnej ponuky rozhodol vymedziť pevne stanovenú cenu za základné imanie spoločnosti Toremar.

(66) Kúpna zmluva sa podpísala 2. januára 2012 a vymedzuje sa v nej prevod akcií spoločnosti Toremar na spoločnosť Moby za pevne stanovenú cenu 10 258 397 EUR. Táto suma sa platí v desiatich ročných splátkach od konca prvého roka trvania zmluvy, t. j. od 2. januára 2013.

(67) Pevne stanovená cena 10 258 397 EUR za 100 % akcií spoločnosti Toremar sa určila na základe hodnotenia nezávislého experta, ktoré zadal región Toskánsko a ktoré vypracovala spoločnosť Fidi Toscana S.p.A. (ďalej len „správa spoločnosti Fidi“).

(68) Suma predstavuje hodnotu hmotných aktív, budov, plavidiel, iných hmotných fixných a finančných aktív a ostatných pohľadávok spoločnosti k 30. júnu 2010. Nehmotné aktíva (napr. koncesie, povolenia, licencie, ochranné známky atď.) boli z hodnotenia vylúčené a ponechané na úvahu uchádzačov. Suma sa potom zmenila v dôsledku rozdielu medzi čistou účtovnou hodnotou akcií k 30. júnu 2010 a trhovou hodnotou akcií ([29]).

(69) Súčasťou uvedenej sumy je aj úver vo výške 9 772 572 EUR požadovaný od spoločnosti Tirrenia (ďalej len „úver“).

(70) Podľa článku 1 ods. 5 a 6 kúpnej zmluvy spoločnosť Moby v súvislosti s prvou splátkou vyhlasuje, že vopred zaplatila regiónu Toskánsko sumu 485 825 EUR, čo sa rovná rozdielu medzi predajnou cenou a úverom.

(71) Podľa článku 1 ods. 3 kúpnej zmluvy podlieha platba stanovenej ceny s výnimkou platby vopred podmienke, že suma 9 772 572 EUR, ktorú spoločnosť Tirrenia dlží spoločnosti Toremar, bude splatená ([30]). Podľa článku 4 ods. 3 kúpnej zmluvy zostáva spoločnosť Moby v prípade, že suma úveru nebude splatená, povinná previesť úver (alebo akýkoľvek zostatok úveru) na región Toskánsko kedykoľvek do uplynutia platnosti zmluvy o poskytovaní služieb ([31]).

(72) Podľa článku 4 kúpnej zmluvy je spoločnosť Moby povinná oznámiť regiónu Toskánsko každý predaj akcií spoločnosti Toremar tretím stranám, pričom však spoločne s novým kupujúcim spoločnosti Toremar naďalej zodpovedá za záväzky vyplývajúce zo zmluvy o poskytovaní služieb.

(73) Napokon podľa článku 5 kúpnej zmluvy poskytla banka Banca Popolare di Milano záruku v prospech regiónu Toskánsko, ktorá pokrýva celú predajnú cenu akcií spoločnosti Toremar (ktorej súčasťou je povinnosť kupujúceho previesť akúkoľvek sumu úveru, ktorá ešte nebola vymožená od spoločnosti Tirrenia).

2.3.2.3. Konanie na vnútroštátnej úrovni

(74) Výsledok výberového konania, v ktorom spoločnosť Moby získala spoločnosť Toremar, ako aj zmluvu o službách vo verejnom záujme, bol predmetom viacerých konaní pred vnútroštátnymi súdmi.

(75) Spoločnosť Toscana di Navigazione S.r.l., ktorá bola vylúčeným uchádzačom a sťažovateľom v týchto konaniach, napadla zákonnosť svojho vylúčenia z výberového konania pred vnútroštátnymi súdmi. Sťažovateľ najprv podal návrh na nariadenie predbežného opatrenia na Regionálnom správnom súde Toskánska. Uvedený súd uznesením č. 774 zo 14. júla 2011 návrh zamietol. Štátna rada toto rozhodnutie na základe odvolania potvrdila uznesením č. 3666 z 31. augusta 2011, v ktorom sa zdôraznilo najmä to, že hospodárska ponuka predložená spoločnosťou bola neúplná, pokiaľ ide o doplnkové služby, ktoré sa mali poskytovať, ako aj skutočnosť, že nevychádzala z ročného základu, takže nebolo možné uplatniť mechanizmus prehodnotenia stanovený v súťažných podkladoch.

(76) Spoločnosť Toscana di Navigazione S.r.l. sa potom na Regionálnom správnom súde Toskánska odvolala proti výsledku výberového konania, a ten jej odvolanie zamietol uznesením č. 414 z 1. marca 2012, pričom potvrdil, že ponuka spoločnosti nebola v súlade s požiadavkami zadávateľa zákazky.

([29]) Vzhľadom na čas potrebný na výberové konanie sa v správe spoločnosti Fidi vychádzalo z predpokladu, že ku skutočnému prevodu akcií nemôže dôjsť pred koncom roka 2010. V dôsledku toho by bolo čistú účtovnú hodnotu aktív stanovenú k 30. júnu 2010 potrebné zmeniť, aby sa zohľadnila trhová hodnota aktív v čase skutočného prevodu. Trhovú hodnotu aktív zistil ďalší nezávislý expert na hodnotenie. Hodnotenie sa netýkalo výpočtu predajnej ceny za akcie spoločnosti Toremar, ale výpočtu hodnoty aktív spoločnosti Toremar.

([30]) Podľa Talianska sa v článku 4 zákona z roku 2009 (pozri odôvodnenie 26) stanovuje záväzok talianskeho ministerstva financií zabezpečiť, aby sa v rámci procesu privatizácie stanovil *„záväzok kupujúceho spoločností Tirrenia SpA a Siremar SpA splatiť všetky dlhy spoločnosti Toremar SpA do 60 dní od prevodu“*. Keď spoločnosť Tirrenia vstúpila do mimoriadnej správy [v tejto súvislosti pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 vo veciach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione], región Toskánsko s cieľom vyhnúť sa negatívnemu vplyvu na proces privatizácie spoločnosti Toremar zahrnul toto ustanovenie do kúpnej zmluvy, čím sa platba časti ceny zodpovedajúcej pohľadávke podmienila úhradou pohľadávky zo strany spoločnosti Tirrenia. Toto ustanovenie sa v rámci výberového konania oznámilo všetkých účastníkom.

([31]) Na základe najnovších informácií, ktoré Taliansko dostalo, pohľadávka doteraz nebola vymožená. Civilný súd v Ríme v rámci mimoriadneho správneho konania rozhodol o jej zahrnutí do zoznamu nezabezpečených pohľadávok.

(77) Spoločnosť Toscana di Navigazione S.r.l. sa proti tomuto rozsudku odvolala u Štátnej rady, ktorá uznesením č. 83/2015 rozhodla v prospech spoločnosti a požiadala región Toskánsko, aby prehodnotil výberové konanie a svoje požiadavky. V nadväznosti na audit vykonaný regiónom Toskánsko bol prijatý dekrét č. 1312 z 30. marca 2015, ktorým sa potvrdilo rozhodnutie regiónu Toskánsku vylúčiť spoločnosť z výberového konania, keďže nepreukázala splnenie požiadaviek na technickú, hospodársku a finančnú spôsobilosť spojených s účasťou vo výberovom konaní.

(78) Spoločnosť Toscana di Navigazione S.r.l. sa proti dekrétu č. 1312 z 30. marca 2015 odvolala na Regionálnom správnom súde Toskánska, ktorý odvolanie zamietol uznesením č. 1446 z 26. októbra 2015. Toto uznesenie napokon potvrdila Štátna rada uznesením č. 3347/2016.

2.3.3. *Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Toskánsko a spoločnosťou Moby/Toremar*

2.3.3.1. Príjemca

(79) Ako sa uvádza v odôvodnení 63, spoločnosti Moby a Toscana di Navigazione predložili ponuku na uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Po vylúčení spoločnosti Toscana di Navigazione podpísala spoločnosť Moby/Toremar ([32]) 2. januára 2012 novú zmluvu o službách vo verejnom záujme s regiónom Toskánsko, ktorá sa vzťahovala na prevádzku námorných trás.

(80) Podľa článku 1 ods. 2 novej zmluvy o poskytovaní služieb spoločnosť Moby poskytuje služby stanovené v zmluve výlučne prostredníctvom spoločnosti Toremar.

2.3.3.2. Trasy

(81) Spoločnosť Moby/Toremar poskytuje osobnú dopravu a zmiešanú dopravu (pre cestujúcich a vozidlá) v režime služieb vo verejnom záujme na viacerých trasách námornej kabotáže takto:

| |
|---|
| Livorno – Gorgona – Capraia **(linka A1)** |
| Piombino – Portoferraio (ostrov Elba) **(linka A2)** |
| Piombino – Cavo – Portoferraio (ostrov Elba) **(rýchla linka A2)** |
| Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (ostrov Elba) **(linka A3)** |
| Porto S. Stefano – ostrov Giglio **(linka A4)** |
| Porto S. Stefano – Giannutri **(linka A5)** |

*Tabuľka 3 – Sieť trás prevádzkovaných spoločnosťou Moby/Toremar na základe novej zmluvy o poskytovaní služieb*

2.3.3.3. Trvanie

(82) Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Toskánsko a spoločnosťou Moby/Toremar má platnosť 12 rokov (2012 – 2024).

2.3.3.4. Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme

(83) Požiadavky stanovené v zmluve so spoločnosťou Moby/Toremar sa týkajú okrem iného obsluhovaných prístavov, druhu a kapacity plavidiel pridelených na prevádzkované námorné trasy, frekvencie služby a maximálneho cestovného.

([32]) Zmluvu o zadaní zákazky na poskytovanie služieb námornej kabotáže prepájajúcich Toskánske ostrovy uzavreli región Toskánsko na jednej strane a spoločnosti Moby a Toremar na druhej strane. V rozhodnutí sa preto v oddieloch, ktoré sa týkajú novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, bude odkazovať na obe spoločnosti (ako na spoločnosť „Moby/Toremar“).

2.3.3.5. Ustanovenia o náhrade a konečné zadanie zákazky

(84) V rámci výberového konania sa maximálna suma ročnej náhrady podľa novej zmluvy o plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na námorných trasách uvedených v odôvodnení 81 stanovila na úrovni 14 550 400 EUR (spolu 174 604 810 EUR za 12 rokov trvania zmluvy). Táto hodnota sa určila ako súčet týchto hodnôt: 13 005 441 EUR, ako sa stanovuje v zákone z roku 2009 (pozri odôvodnenie 29), a zvýšenie vo výške 1 544 959 EUR, ako sa stanovuje v článku 19b ods. 16 písm. d) zákona z roku 2009, z dôvodu významných investícií, ktoré prevádzkovateľ musí vykonať v priebehu celého obdobia trvania zmluvy.

(85) Táto suma náhrady sa určila na základe metodiky stanovenej v smernici CIPE (pozri odôvodnenia 45 až 55). Ochranné opatrenia stanovené v smernici CIPE sa zohľadnili v novej zmluve o poskytovaní služieb.

(86) Podľa článku 4 ods. 2 zmluvy o poskytovaní služieb sa odhadovalo, že ročná náhrada, ktorá sa vyplatí spoločnosti Moby/Toremar, bude predstavovať 13 333 318 EUR. Napriek tomu sa podľa článku 4 ods. 3 zmluvy o poskytovaní služieb skutočná náhrady vyplatená spoločnosti Moby/Toremar určuje ako výsledok skutočne poskytnutých služieb (t. j. cena za míľu pre každú trasu), pričom sa zohľadnia súvisiace riziká (obchodné a priemyselné) stanovené v zmluve (napr. zníženie náhrady v prípade, že spoločnosť nevykonáva plavbu, sankcie v prípade prerušenia služieb atď.).

(87) V zmluve o poskytovaní služieb sa stanovuje platba náhrady, ktorá nepresahuje sumu nevyhnutnú na pokrytie čistých nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (hospodársko-finančná rovnováha). V prípade odchýlok od tejto zmluvnej rovnováhy sa v článku 26 zmluvy o poskytovaní služieb stanovuje mechanizmus na obnovenie rovnováhy, v rámci ktorého sa hodnotia všetky parametre súvisiace s platbou náhrady. Ak by sa teda preukázalo, že suma náhrady v dôsledku podstatnej zmeny ([33]) hospodárskych parametrov, na ktorých sa zakladá, nepostačuje na pokrytie všetkých nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služby, v novej zmluve o poskytovaní služieb sa umožňuje revízia kľúčových parametrov náhrady, a to konkrétne: i) systému taríf; ii) úrovne ponúkaných služieb vo verejnom záujme; iii) výšky ročného cenového stropu a iv) kapitálových grantov na investície.

(88) Podľa článku 4 ods. 4, 5 a 6 zmluvy o poskytovaní služieb sa náhrada vyplácaná prevádzkovateľovi zníži o 80 % v prípade prerušenia služieb z dôvodu štrajku zamestnancov a o 30 % v prípade nepredvídaných udalostí, zatiaľ čo ak by prevádzkovateľ služby neposkytoval, viedlo by to k platbe pokút z jeho strany.

(89) Podľa článku 24 zmluvy o poskytovaní služieb prevádzkovateľ musí zaviesť systém technického, hospodárskeho a riadiaceho monitorovania, v súlade s ktorým sa ročné výkazy ziskov a strát týkajúce sa služieb poskytovaných na základe zmluvy o poskytovaní služieb zasielajú regionálnym orgánom na overenie.

2.3.4. *Priorita kotvenia*

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

([33]) V článku 26 ods. 2 sa uvádza: „Kladnú alebo zápornú odchýlku v rámci hospodárskej a finančnej rovnováhy môže spôsobiť:
a) neefektívnosť riadenia;
b) chybné oznámenie spoločnosti, pokiaľ ide o skutočne poskytnuté služby, na účel určenia ročnej ceny;
c) mimoriadne nepriaznivé podmienky na trhu, ktoré nezávisia od spoločnosti a vedú k zhoršeniu prevádzkových podmienok a v dôsledku toho k vyšším prevádzkovým nákladom alebo nižším príjmom z cestovného, čo má za následok negatívnu zmenu prevádzkového zisku na úrovni viac ako 10 %;
d) finančné zmeny;
e) zmeny zákonov alebo iných právnych predpisov, ktorými sa zavádzajú nové podmienky pre služby stanovené v zmluve;
f) nové investície, ktoré vyžaduje región a ktoré sa majú vykonať za verejné prostriedky stanovené v článku 20;
g) zmena systému taríf podľa článku 13;
h) mimoriadne priaznivé podmienky na trhu, ktoré vedú k zvýšeniu prevádzkového zisku o viac než 10 %;
i) zvýšenie jednotkových nákladov na zamestnancov na účel zaistenia súladu s CCNL [národná kolektívna pracovná zmluva] a vyjednávacej sily spoločnosti, pokiaľ ide o doplnkové dôchodky“ (neoficiálny preklad Komisie).

2.3.5. *Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010*

(91) Zákonom z roku 2010 sa pre podniky bývalej skupiny Tirrenia Group stanovila možnosť dočasne použiť finančné prostriedky, ktoré už boli pridelené ([34]) na modernizáciu flotily, na pokrytie naliehavých potrieb likvidity. Podniky bývalej skupiny Tirrenia Group, ktoré túto možnosť využili, však museli tieto vyhradené finančné prostriedky doplniť, aby mohli stále vykonávať potrebnú modernizáciu svojich lodí. Táto modernizácia bola potrebná na splnenie nových medzinárodných bezpečnostných noriem v nadväznosti na Štokholmskú dohodu z roku 1996 ([35]).

(92) Na zaplatenie modernizácie celej skupiny Tirrenia Group bolo vyčlenených najmä 23 750 000 EUR, ktoré sa čerpali z dvoch nástrojov ([36]). Spoločnosti Toremar boli z tejto sumy pridelené prostriedky vo výške 1 617 300 EUR, ktoré využila na modernizáciu svojej flotily (pozri odôvodnenie 138).

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

a) pôvodné dohovory sa predlžujú od 1. októbra 2010 až do ukončenia procesu privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 30);

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

c) na zabezpečenie kontinuity služby vo verejnom záujme a na podporu procesu privatizácie spoločností bývalej skupiny Tirrenia môžu dotknuté regióny využiť zdroje z fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* (ďalej len „FAS“) ([37]) podľa smernice CIPE ([38]).

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

(94) Po predchádzajúcej komunikácii medzi útvarmi Komisie a Talianskom generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 19. decembra 2008 Taliansku žiadosť o informácie. Táto žiadosť sa okrem iného týkala prehľadu trás v rámci služieb vo verejnom záujme v tom čase a verejnoprávneho poslania, ktoré Taliansko predpokladalo podľa návrhu nových dohovorov. Taliansko bolo ďalej požiadané, aby poskytlo podrobnejšie informácie o plánoch privatizácie skupiny Tirrenia Group.

(95) Taliansko poskytlo podrobnú odpoveď na žiadosť Komisie z 19. decembra 2008 v liste z 28. apríla 2009. Taliansko v uvedenom liste okrem iného tieto argumenty:

1. Predĺženie pôvodných dohovorov do 31. decembra 2009 bolo potrebné na dosiahnutie liberalizácie sektora námornej kabotáže v Taliansku privatizáciou skupiny Tirrenia Group.

2. Náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá skupine Tirrenia Group bola nevyhnutná na zabezpečenie územnej kontinuity s ostrovmi prostredníctvom námorných spojení, ktoré súkromní prevádzkovatelia na trhu nezabezpečovali uspokojivým spôsobom.

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

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

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

([37]) Fond pre nedostatočne využívané oblasti (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je národný fond, z ktorého sa podporuje vykonávanie talianskej regionálnej politiky. Jeho zdroje sú vyčlenené najmä pre regióny, ktoré za nedostatočne využívané určilo Taliansko.

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

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

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

5. Taliansko v liste poskytlo prehľad trás, ktoré spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovali v roku 2008, a zníženého počtu trás, ktoré mali spoločnosti skupiny Tirrenia Group prevádzkovať v roku 2009. Podľa Talianska by tento znížený počet trás tvoril základ nových dohovorov, ktoré sa mali uzavrieť s novými vlastníkmi spoločností skupiny Tirrenia Group.

(96) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zaslal 21. decembra 2009 Taliansku list, v ktorom okrem iného poznamenal, že vzhľadom na radikálnu reorganizáciu sektora námornej kabotáže v Taliansku, ako aj na značný sociálny dosah, ktorý by zahŕňala privatizácia, by bolo v prípade, že by sa výberové konania realizovali na základe jednoduchej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ponúknutie prepravných spoločností na predaj spolu s takýmito zmluvami prijateľné – v zásade a ako výnimka – na účely zabezpečenia súladu s kritériom nediskriminácie majiteľov lodí Spoločenstva stanoveným v nariadení Rady (EHS) č. 3577/92 ([39]) (ďalej len „nariadenie o námornej kabotáži“).

(97) Komisia 29. januára 2010 ([40]) zaslala formálnu výzvu v súvislosti s nesprávnym vykonávaním nariadenia o námornej kabotáži. Komisia v tomto liste pripomenula, že podľa tohto nariadenia sa vyžaduje, aby členský štát vždy uzatváral zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo ukladal záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na nediskriminačnom základe vo vzťahu ku všetkým majiteľom lodí Spoločenstva. V článku 4 ods. 3 tohto nariadenia sa stanovuje, že existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme môžu zostať v platnosti do dátumu uplynutia platnosti príslušnej zmluvy. Komisia však konštatovala, že spoločnosti skupiny Tirrenia Group pokračovali v prevádzkovaní služieb námornej dopravy po uplynutí platnosti príslušných zmlúv o službách vo verejnom záujme (pôvodných dohovorov). Platnosť týchto dohovorov mala konkrétne uplynúť na konci roka 2008, Taliansko ju však opakovane predĺžilo. Komisia preto vyzvala Taliansko, aby predložilo svoje pripomienky.

(98) Generálny riaditeľ Komisie zodpovedný za energetiku a dopravu zároveň 29. januára 2010 odpovedal na list Talianska z 22. januára 2010. Generálny riaditeľ zdôraznil, že jeho odpoveď sa týka len súladu s nariadením o námornej kabotáži a nie otázok štátnej pomoci. Na tomto základe generálny riaditeľ uviedol, že odôvodnenia poskytnuté v súvislosti s niektorými trasami boli dostatočné na odstránenie pochybností, ktoré boli vyjadrené predtým. Generálny riaditeľ pripomenul, že zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu vzťahovať len na trasy, v prípade ktorých existuje zlyhanie trhu.

(99) Na formálnu výzvu Komisie z 29. januára 2010 Taliansko odpovedalo 29. marca 2010. Vo svojej odpovedi okrem iného objasnilo, že vo výberovom konaní týkajúcom sa spoločnosti Toremar sa na nasledujúcich fázach tohto konania zúčastní 11 zainteresovaných strán.

(100) Taliansko 10. septembra 2010 počas stretnutia *ad hoc* informovalo Komisiu, že došlo aj k oneskoreniu súťažného konania v súvislosti so zmluvou, ktorá sa okrem iných spoločností týkala spoločnosti Toremar. Následne sa zákonom č. 163 z 1. októbra 2010 pôvodné dohovory ďalej predĺžili až do ukončenia procesov privatizácie spoločností Tirrenia a Siremar (pozri aj odôvodnenie 30).

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

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

(101) Komisia vzhľadom na tento vývoj zaslala 24. novembra 2010 doplňujúcu formálnu výzvu. V tejto výzve Komisia zdôrazňuje, že:

a) pôvodný dohovor, ktorý sa okrem iných spoločností týkal spoločnosti Toremar, sa predĺžil automaticky bez súťažného konania;

b) zatiaľ čo sa ďalej uplatňovali dotknuté zmluvy o službách vo verejnom záujme, nevykonalo sa žiadne súťažné konanie, a to okrem iného ani vo vzťahu k spoločnosti Toremar;

c) vyhradila si právo v prípade potreby vydať odôvodnené stanovisko (so zohľadnením prípadných pripomienok Talianska).

(102) Taliansko listom z 15. júla 2016 informovalo Komisiu, že privatizácia všetkých spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group bola dokončená. Komisia 8. decembra 2016 rozhodla o ukončení postupu v prípade nesplnenia povinnosti.

## 3. DÔVODY NA ZAČATIE A ROZŠÍRENIE KONANIA

### 3.1. Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom

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

(103) Komisia vo svojom rozhodnutí z roku 2011 prijala predbežné stanovisko, že vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nebolo dostatočne jasné a Komisia preto nemohla dospieť ku konečnému záveru, či obsahovalo zjavné chyby. Komisia v tejto fáze predovšetkým nemala úplný prehľad o skutočných záväzkoch uložených spoločnosti Toremar v súvislosti s prevádzkou dotknutých trás v porovnaní so službami, ktoré ponúkala na niektorých týchto trasách konkurencia.

(104) Komisia prijala predbežné stanovisko, že druhá podmienka rozsudku vo veci *Altmark* ([41]) bola splnená, keďže parametre, ktoré boli základom výpočtu náhrady, boli stanovené vopred a spĺňali požiadavky transparentnosti. Komisia najmä konštatovala, že tieto parametre sú opísané v pôvodnom dohovore (v prípade náhrady za rok 2009) a v smernici CIPE (v prípade náhrad od roku 2010).

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

(106) Komisia takisto prijala predbežné stanovisko, že štvrtá podmienka rozsudku vo veci *Altmark* nebola splnená, keďže predĺženie pôvodného dohovoru nebolo predmetom výberového konania. Komisia okrem toho konštatovala, že jej neboli doručené nijaké dôkazy na podporu argumentu, že spoločnosť Toremar v skutočnosti poskytovala dotknuté služby verejnosti za najnižšiu cenu.

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

#### 3.1.2. *Zlučiteľnosť*

(108) Komisia prijala v rozhodnutí z roku 2011 predbežné stanovisko, že náhrada za služby vo verejnom záujme za roky 2009 – 2011 nepatrí do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([42]) ani rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([43]). Komisia preto posudzovala toto opatrenie priamo podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ a dospela k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené platné podmienky zlučiteľnosti.

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

([42]) Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

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

(109) Komisia v rozhodnutí z roku 2012 konštatovala, že 31. januára 2012 nadobudol účinnosť nový balík opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu pozostávajúci z rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([44]) a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([45]). Komisia však prijala predbežné stanovisko, že náhradu za služby vo verejnom záujme na základe predĺženia pôvodného dohovoru nemožno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom a oslobodenú od notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(110) Zákonom z roku 2010 sa stanovilo predĺženie pôvodného dohovoru od 30. septembra 2010 až do ukončenia procesu privatizácie. V dôsledku toho by sa náhrada, ktorú spoločnosť prijala od 1. októbra 2010 do svojej privatizácie, mohla posudzovať na základe rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ktorý sa v súlade so svojím bodom 69 uplatňuje aj na pomoc poskytnutú pred 31. januárom 2012 (pozri odôvodnenia 283 a 284).

### 3.2. **Privatizácia spoločnosti Toremar**

(111) V čase prijatia rozhodnutia z roku 2012 mala Komisia pochybnosti v súvislosti s otázkou, či bolo výberové konanie na predaj spoločnosti Toremar dostatočne transparentné a bezpodmienečné, aby sa zabezpečilo uskutočnenie predaja za trhovú cenu.

(112) V rozhodnutí z roku 2012 sa Komisia domnievala, že niektoré podmienky uložené v rámci privatizácie mohli viesť k obmedzeniu počtu uchádzačov alebo ovplyvniť predajnú cenu. Komisia zopakovala svoju ustálenú prax týkajúcu sa predaja aktív štátom vlastnených podnikov štátom (alebo v tomto prípade pripísateľného štátu): nehospodárske hľadiská, na ktoré by súkromný predávajúci neprihliadal, akými sú dôvody verejnej politiky, požiadavky na zamestnanosť alebo regionálny rozvoj, poukazujú na existenciu štátnej pomoci, ak sa nimi potenciálnemu kupujúcemu ukladajú zaťažujúce povinnosti, a preto zodpovedajú za zníženie predajnej ceny.

(113) Komisia sa na základe informácií dostupných v danej fáze rovnako domnievala, že tzv. *technické a finančné požiadavky* stanovené v rámci výberového konania týkajúceho sa spoločnosti Toremar účinne narúšali výberové konanie tým, že sa nimi potenciálni uchádzači obmedzovali na existujúce námorné spoločnosti, keďže sa v tomto prípade ponúkala na predaj samotná spoločnosť spojená so zmluvou o službách vo verejnom záujme ([46]).

(114) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k predbežnému záveru, že postup privatizácie spoločnosti Toremar nebol dostatočne transparentný a bezpodmienečný, aby sám osebe zabezpečil uskutočnenie predaja za trhovú cenu. Komisia preto v tejto fáze nemohla vylúčiť, že kupujúcemu sa poskytla hospodárska výhoda.

(115) Komisia sa na základe informácií dostupných v čase vydania rozhodnutia z roku 2012 takisto domnievala, že akákoľvek pomoc, ku ktorej mohlo dôjsť počas procesu privatizácie, by bola nezlučiteľná.

### 3.3. **Nová zmluva o poskytovaní služieb medzi regiónom Toskánsko a spoločnosťou Moby/Toremar**

#### 3.3.1. *Dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci Altmark a existencia pomoci*

(116) Komisia v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 prijala predbežné stanovisko, že náhrada zaplatená spoločnosti Toremar (a jej nadobúdateľovi spoločnosti Moby) nespĺňala kritériá stanovené v rozsudku vo veci *Altmark*, a preto predstavovala pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia k tomuto záveru dospela vzhľadom na tieto skutočnosti: i) konkurenti, ktorí zrejme poskytovali podobné služby, pôsobili aspoň na niektorých trasách prevádzkovaných spoločnosťou Toremar, pričom neboli predložené dostatočné informácie, ktoré by Komisii umožnili dospieť k záveru o tom, či služby všeobecného hospodárskeho záujmu odrážali skutočnú potrebu služieb vo verejnom záujme, ktorú nemohli uspokojiť trhové sily samy osebe; ii) výpočet náhrady podľa smernice CIPE zrejme viedol k nadmernej náhrade pre prevádzkovateľa za poskytovanie služieb vo verejnom záujme z rovnakých

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

([45]) Oznámenie Komisie: Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme.

([46]) Podľa výzvy na predkladanie ponúk účastníci preukazujú, že v období od 30. novembra 2006 do 30. novembra 2009 poskytli námorné služby v rozsahu najmenej 450 000 námorných míľ a že za posledné tri účtovné obdobia vykázali obrat v oblasti služieb námornej dopravy vo výške najmenej 150 miliónov EUR, z ktorých najmenej 75 miliónov EUR pochádzalo z prevádzky námornej osobnej dopravy.

dôvodov, ako boli vyjadrené v rozhodnutí z roku 2011, a iii) štvrté kritérium rozsudku vo veci *Altmark* zrejme nebolo splnené, keďže podmienkou výberového konania v súvislosti so službami vo verejnom záujme bolo, že úspešný uchádzač nadobudne celú spoločnosť Toremar. Komisia zaujala predbežné stanovisko, že ak by výberové konanie na uzavretie zmluvy o službách vo verejnom záujme nezahŕňalo požiadavku kúpy, viedlo by k nižším nákladom pre verejnosť.

3.3.2. *Zlučiteľnosť*

(117) V súvislosti so zlučiteľnosťou náhrady pre spoločnosť Toremar Komisia skonštatovala, že na základe informácií, ktoré poskytlo Taliansko, sa rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 zrejme na túto zmluvu o poskytovaní služieb neuplatňuje z dôvodu jej dlhého obdobia poverenia (12 rokov). Komisia v tejto fáze v každom prípade nemohla dospieť k záveru o uplatňovaní rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, pretože sa jej ešte neposkytla podpísaná zmluva. Komisii neboli doručené žiadne informácie (napr. počet cestujúcich prepravených počas dvoch účtovných období predchádzajúcich povereniu) v záujme preskúmania zostávajúcich podmienok týkajúcich sa zlučiteľnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Komisia potom pomoc posudzovala na základe rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, dospela však k záveru, že má pochybnosti o tom, či boli splnené podmienky rámca týkajúce sa zlučiteľnosti, a vyzvala Taliansko, aby preukázalo, že to tak bolo.

### 3.4. **Priorita kotvenia**

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

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

### 3.5. **Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010**

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

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

## 4. **PRIPOMIENKY TALIANSKA**

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

(122) Taliansko poskytlo zoznam trás (podporený príslušnou právnou dokumentáciou) prevádzkovaných spoločnosťou Toremar, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, vrátane sezónnej frekvencie a cestovných poriadkov, konkurenčného prostredia a dôvodov, ktoré viedli k týmto záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme.

(123) Pokiaľ ide o existenciu skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, Taliansko konštatuje, že uvedené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa stanovili s cieľom zachovať územnú kontinuitu a spojenie pevniny s ostrovmi. Táto služba takisto prispieva k hospodárskemu rozvoju ostrovov a uľahčeniu intermodálnej dopravy, pričom sa ňou zároveň zaručujú základné potreby mobility ostrovných spoločenstiev počas celého roka a zabezpečuje sa rešpektovanie ústavného práva na územnú kontinuitu.

(124) Pokiaľ ide o konkurenčné prostredie, Taliansko poskytlo informácie, z ktorých vyplývalo, že spoločnosť Toremar je jediný prevádzkovateľ, ktorý sa na väčšine trás plaví počas celého roka. Hoci v priebehu rokov existovala istá konkurencia, najmä na trase Piombino – Portoferraio **(linka A2)** s účasťou spoločnosti Moby, Taliansko zastáva názor, že služby ponúkané spoločnosťou Toremar nemožno nahradiť a že trhové sily samy osebe nemohli zaručiť územnú kontinuitu.

### 4.2. **K privatizácii spoločnosti Toremar**

#### 4.2.1. *K predajnej cene spoločnosti Toremar*

(125) Podľa Talianska zahŕňala privatizácia spoločnosti Toremar prevod celého základného imania spoločnosti prostredníctvom verejného výberového konania vyhláseného regiónom Toskánsko. Súčasťou tohto konania bolo zároveň aj poverenie na poskytovanie námorných služieb vo verejnom záujme na Toskánskych ostrovoch na obdobie 12 rokov s cieľom zachovať územnú kontinuitu.

(126) Región Toskánsko si dal vypracovať hodnotenie nezávislým expertom (pozri odôvodnenia 67 a 68) s cieľom posúdiť právne a hospodárske otázky spojené s predajom spoločnosti Toremar. Podľa Talianska sa v tomto hodnotení (ďalej len „správa spoločnosti Fidi“) jasne a výstižne stanovujú postupy, ktoré sa uplatnili pri určení trhovej hodnoty základného imania spoločnosti Toremar.

#### 4.2.2. *K transparentnému a nediskriminačnému charakteru konania*

(127) Taliansko zdôrazňuje, že konania sa vykonali v súlade s právnymi zásadami transparentnosti a nediskriminácie. Argumentovalo tým, že všetkým 11 stranám, ktoré vyjadrili záujem, sa poskytli relevantné informácie potrebné na predloženie ponuky prostredníctvom prístupu do dátového priestoru, kde sa nachádzala všetka dokumentácia. Taliansko ďalej tvrdí, že v tejto fáze konania nemalo kontrolu nad potenciálnymi uchádzačmi, keďže odpovede na výzvu na vyjadrenie záujmu neboli záväzné. Súťažiaci takisto mali právo klásť otázky a prijímať odpovede od zadávateľa zákazky.

(128) Pokiaľ ide o pochybnosti Komisie spojené s technickými a finančnými požiadavkami, ktoré mali uchádzači splniť na účel účasti na výberovom konaní, Taliansko tvrdí, že tieto požiadavky nie sú diskriminačné, ale vychádzajú z potreby vybrať prevádzkovateľa, ktorý dokáže poskytnúť osobitné know-how z hľadiska kvantitatívneho a kvalitatívneho rozvoja požadovaných služieb vo verejnom záujme. Je to relevantnejšie v kontexte takej ponuky ako v prípade tohto výberového konania, v ktorom sa predaj spoločnosti Toremar spájal s uzavretím novej zmluvy o službách vo verejnom záujme ([47]). Stanovenie technických a finančných požiadaviek v rámci výberového konania podľa Talianska nie je v rozpore s maximálnym otvorením výberového konania pre všetkých potenciálnych uchádzačov, ale ide o priamy a nevyhnutný dôsledok tejto osobitnej štruktúry výberového konania.

(129) Pokiaľ ide konkrétne o prevedené aktíva a záväzok udržať úrovne zamestnanosti, Taliansko zdôrazňuje, že súčasťou predaja spoločnosti Toremar nebola žiadna povinnosť súvisiaca s úrovňami zamestnanosti.

### 4.3. **K súladu predĺženia pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s podmienkami rozsudku vo veci *Altmark***

(130) Taliansko tvrdí, že štyri kritériá rozsudku vo veci *Altmark* sú splnené v súvislosti s obdobím 2009 – 2011 aj s obdobím 2012 – 2024, a to z týchto dôvodov:

— Spoločnosť Toremar bola skutočne poverená plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. V pôvodnom dohovore, ktorý bol predĺžený, ako aj v novej zmluve o službách vo verejnom záujme sa jasne stanovujú záväzky spojené s trasami, ktoré sa majú obsluhovať, cestovným poriadkom, frekvenciou plavieb, kvalitou plavidiel, ktoré sa majú používať, a s kvalitou služby vo všeobecnosti, záväzky v oblasti taríf vo vzťahu k obsluhovaným prístavom a záväzky týkajúce sa práv cestujúcich v súlade s právnymi predpismi Únie. Taliansko sa preto domnieva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú jasne definované a že prvé kritérium rozsudku vo veci *Altmark* je splnené.

([47]) Taliansko v tejto súvislosti odkazuje na list Komisie (GR pre energetiku a dopravu) D(2009) 75213 z 21. decembra 2009 (pozri odôvodnenie 96).

— Parametre, na základe ktorých bola vypočítaná náhrada, boli vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom. Sú podrobne vysvetlené v smernici CIPE, ktorá sa uplatňuje pre náhradu poskytovanú od roku 2010, pričom sa uplatnili aj v novej zmluve o službách vo verejnom záujme (a v prílohách k nej). Taliansko sa preto domnieva, že tieto parametre boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom a že druhé kritérium rozsudku vo veci *Altmark* je dodržané.

— Pokiaľ ide o tretie kritérium rozsudku vo veci *Altmark*, náhrada v prípade predĺženia pôvodného dohovoru aj v prípade novej zmluvy o službách vo verejnom záujme nepresahuje sumu nevyhnutnú na krytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Uvedené jasne vyplýva z výkazu ziskov a strát spoločnosti, v ktorom sa uvádza strata vo výške 372 008 EUR za trojročné obdobie 2009 – 2011 a strata vo výške 353 960 EUR za päťročné obdobie 2012 – 2016. V dôsledku zavedenia mechanizmu na obnovu rovnováhy v článku 26 novej zmluvy o službách vo verejnom záujme boli navyše prijaté opatrenia na zaistenie opravy akýchkoľvek odchýlok, čím sa predchádza nadmernej náhrade.

— Taliansko sa domnieva, že je splnené aj štvrté kritérium rozsudku vo veci *Altmark*. Počas dvojročného obdobia 2010 – 2011 región Toskánsko monitoroval efektívnosť spoločnosti, zatiaľ čo v období, na ktoré sa vzťahuje nová zmluva o službách vo verejnom záujme, sa výber spoločnosti poverenej plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uskutočnil prostredníctvom výberového konania v súlade s pravidlami Únie.

### 4.4. **K miere návratnosti na úrovni 9,95 % použitej v roku 2010 a rizikovej prirážke na úrovni 6,5 % stanovenej v smernici CIPE od roku 2010**

(131) V rozhodnutí z roku 2011 sa uvádza, že miera návratnosti investovaného kapitálu za rok 2010 bola stanovená na úrovni 9,95 % pred zdanením. Taliansko bolo požiadané, aby danú úroveň odôvodnilo, keďže v smernici CIPE sa stanovuje, že na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC (pozri odôvodnenie 46) sa má použiť riziková prirážka 6,5 %.

(132) Taliansko tvrdí, že uvedenie sadzby 9,95 % sa týka návrhu nových dohovorov/zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré mali byť súčasťou výberového konania spolu so samotnými spoločnosťami a mali sa podpísať s kupujúcimi po dokončení privatizácie každej zo spoločností skupiny Tirrenia (pozri odôvodnenie 27).

(133) Taliansko takisto zdôrazňuje, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 ([48]) sa stanovila horná hranica sumy náhrad v rámci výberového konania (t. j. základ pre výzvu na predkladanie ponúk), prijalo sa rozhodnutie, že výpočet náhrady sa zjednoduší uplatnením paušálnej miery návratnosti kapitálu. Predovšetkým na obdobie predĺženia pôvodného dohovoru (t. j. 2010 – 2011) sa paušálna miera návratnosti *de facto* vypočítala na úrovni 6,9 %. Od roku 2012 sa podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme so spoločnosťou Moby/Toremar uplatňovala paušálna návratnosť kapitálu na úrovni 6,5 %. Taliansko tvrdilo, že tieto paušálne miery návratnosti kapitálu sú stále úmerné súvisiacim rizikám a že sú v každom prípade nižšie ako úroveň 9,95 %, ktorá sa pôvodne oznámila Komisii.

(134) Taliansko takisto vysvetľuje, že uplatnenie úplnej metodiky stanovenej v smernici CIPE mohlo viesť k návratnosti kapitálu, ktorá mohla presahovať úroveň 6,5 %. Taliansko sa preto domnieva, že jeho zjednodušený prístup je konzervatívny a v zásade v prípade spoločnosti Moby/Toremar neumožňuje náhradu vyššiu, ako bola stanovená podľa smernice CIPE.

### 4.5. **K priorite kotvenia**

(135) Taliansko odkazuje na článok 19b ods. 21 zákona z roku 2009, na základe ktorého má spoločnosť Toremar právo zachovať kotvenie, ktoré jej už bolo pridelené, a prioritu v prideľovaní nových intervalov v súlade s vnútroštátnym právom (pozri odôvodnenie 90).

(136) Taliansko tvrdí, že pridelením priority kotvenia sa neprišlo o nijaké štátne prostriedky. Podľa Talianska platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie. Taliansko takisto tvrdí, že táto priorita kotvenia sa uplatňuje len na trasy služieb vo verejnom záujme a že spoločnosť Toremar a neskôr spoločnosť Moby/Toremar neplatila a neplatí za túto prioritu kotvenia nijaký ďalší poplatok, keďže prístavy by im poskytli prvú možnosť výberu intervalov kotvenia aj bez existencie formálnej priority kotvenia, a to vzhľadom na ich poverenie vykonávať službu vo verejnom záujme.

([48]) Podľa Talianska predstavuje suma náhrady v rámci výberového konania obmedzenie výlučne na účely posúdenia ponúk a nepredstavuje žiadne obmedzenie skutočnej náhrady vyplatenej počas trvania zmluvy.

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

### 4.6. **K opatreniam stanoveným zákonom z roku 2010**

(138) Pokiaľ ide o opatrenia stanovené zákonom z roku 2010 (pozri odôvodnenia 91 a 92), Taliansko tvrdí, že spoločnosť Toremar mala pridelené a skutočne využívala finančné zdroje, ktoré už boli pridelené zákonom č. 102/2009 na pôvodný účel. Spoločnosť Toremar konkrétne použila 1 617 300 EUR na modernizáciu svojej flotily v záujme dodržiavania medzinárodných bezpečnostných noriem (t. j. 808 650 EUR na modernizáciu plavidla Aethalia a 808 650 EUR na modernizáciu plavidla Liburna). Takisto uviedlo, že tieto finančné prostriedky sa nepoužili na účely likvidity.

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

(140) Pokiaľ ide o zdroje z fondu FAS, Taliansko tvrdí, že spoločnosť Toremar z nich nemala žiadnu výhodu. Okrem toho objasnilo, že zdroje z fondu FAS sa nepoužívali na poskytovanie dodatočnej náhrady spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Toremar. Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov určených na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group, ak sa ukázalo, že tieto rozpočtové prostriedky sú nedostatočné. Taliansko pripomína, že článkom 1 ods. 5b zákonného dekrétu č. 125/2010 sa regiónom umožnilo využívať zdroje z fondu FAS na financovanie (časti) náhrady za pravidelné služby vo verejnom záujme a tým zabezpečiť kontinuitu námorných služieb vo verejnom záujme. Taliansko navyše objasňuje, že podľa článku 26 zákonného dekrétu č. 185/2008 sa pre skupinu Tirrenia na každý z rokov 2009, 2010 a 2011 vyčlenilo 65 miliónov EUR a v súlade s tým sa zo zdrojov z fondu FAS čerpalo 195 miliónov EUR. Tieto finančné prostriedky sa potom previedli na účet ministerstva dopravy vyčlenený na platbu náhrady za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar a Saremar). Toto opatrenie by sa preto týkalo len pridelenia prostriedkov v rozpočte Talianska na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

### 4.7. **K súladu predĺženia pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011**

(141) Aj keď sa Taliansko domnieva, že náhrada za služby vo verejnom záujme vyplatená spoločnosti Toremar podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme nepredstavuje štátnu pomoc, zároveň uviedlo, prečo by toto opatrenie bolo v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ak by bolo pomocou.

(142) Taliansko vo svojej odpovedi uvádza priemernú ročnú dopravu počas obdobia 2010 – 2016 na základe všetkých trás dokopy. Taliansko na tomto základe predložilo údaje o osobnej doprave s cieľom preukázať, že hranica 300 000 cestujúcich stanovená v článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 nebola prekročená na žiadnej z trás prevádzkovaných spoločnosťou Toremar do konca roka 2011 a spoločnosťou Moby/Toremar od roku 2012.

### 4.8. **K súladu pôvodného dohovoru a novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011**

(143) Taliansko ďalej tvrdí, že nedošlo k vyplateniu nadmernej náhrady v prospech spoločnosti Moby/Toremar a že podmienky rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sú splnené.

(144) V záujme podloženia uvedených tvrdení Taliansko poskytlo informácie, z ktorých vyplývali sumy návratnosti investovaného kapitálu za roky 2010 – 2017 a metodika použitá na overenie toho, že nedochádza k vyplateniu nadmernej náhrady za služby poskytované spoločnosťou Toremar a spoločnosťou Moby/Toremar, náklady a príjmy podľa trás za roky 2010 – 2017 a obdobie odpisovania flotily za roky 2009 – 2017 ([49]).

(145) Taliansko okrem toho uvádza, že spoločnosť Toremar (a spoločnosť Moby/Toremar) v období od roku 2009 až do súčasnosti nevykonávala žiadne komerčné činnosti.

## 5. **PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI MOBY/TOREMAR**

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

(146) Spoločnosť Moby/Toremar tvrdí, že v novej zmluve o službách vo verejnom záujme a prílohách k nej sa konkrétne vymedzujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v súvislosti s dotknutými námornými trasami. Tieto záväzky sa okrem iného týkajú kvality a vlastností služby (plavieb, ktoré sa majú vykonať, cestovných poriadkov, podmienok služby) a uplatniteľných taríf.

(147) V reakcii na tvrdenie sťažovateľa, že na trasách medzi Piombinom a ostrovom Elba vzniká po fúzii spoločností Toremar a Moby monopol, tieto strany poukázali na povolenie talianskeho vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže udelené v súvislosti s danou fúziou prostredníctvom rozhodnutia č. 22622 z 19. júla 2011 pri dodržaní niektorých podmienok zameraných práve na zaistenie existencie konkurencie na danej trase.

(148) Spoločnosť Moby/Toremar ďalej tvrdí, že dotknuté trasy by nebolo možné obsluhovať bez podpory z verejných zdrojov a že trh by sám osebe nedokázal poskytnúť služby spĺňajúce minimálne požiadavky obsiahnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme.

### 5.2. **K privatizácii spoločnosti Toremar**

#### 5.2.1. *K cene zaplatenej za akcie spoločnosti Toremar*

(149) Spoločnosť Moby/Toremar uvádza, že s privatizáciou spoločnosti Toremar sa nespájajú žiadne prvky štátnej pomoci, keďže dohodnutá cena bola potvrdená nezávislým hodnotiteľom.

#### 5.2.2. *K transparentnému a nediskriminačnému charakteru konania a k zviazaniu aktív spoločnosti Toremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme*

(150) Spoločnosť Moby/Toremar v reakcii na predbežné stanovisko Komisie v rozhodnutí z roku 2012, podľa ktorého mohli technické a finančné požiadavky vo výberovom konaní obmedziť počet konkurentov, ktorí mali potenciálny záujem o predloženie ponuky, tvrdí, že tieto požiadavky boli v skutočnosti nevyhnutné vzhľadom na osobitnú štruktúru spoločnosti Toremar, ktorá vyplývala z toho, že spoločnosť bola súčasťou skupiny Tirrenia.

(151) Podľa spoločnosti Moby/Toremar spoločnosť Toremar nemala všetky zariadenia potrebné na to, aby sama zabezpečila požadované námorné služby, a v minulosti vždy využívala služby skupiny Tirrenia, najmä služby komerčného charakteru (napr. koordináciu činností prístavných pokladníc, call centrá a komunikáciu), technického charakteru (napr. správu informačných systémov) a niektoré špecializovanejšie služby (napr. riadenie dodávok).

(152) Spoločnosť Moby/Toremar preto tvrdí, že výberové konanie v tejto podobe sa nemohlo považovať za diskriminačné a že požiadavka regiónu Toskánsko, aby už kupujúci spoločnosti Toremar pôsobil v sektore námornej osobnej dopravy, sa zakladala na hľadiskách priemyselnej politiky v záujme zaistenia kontinuity služieb.

([49]) Ďalšiu analýzu pozri v oddiele 6.3.1.

(153) Spoločnosť Moby/Toremar tvrdí, že ak by sa zákazka na poskytovanie služieb mala zadať bez predaja spoločnosti Toremar, táto spoločnosť by už nemala dôvod ďalej fungovať a vzhľadom na špecifickosť jej flotily by jej ďalší predaj na trhu nebol jednoduchý. Región Toskánsko by ďalej podľa strán pravdepodobne musel zaplatiť vyššiu sumu náhrady za služby, keďže prevádzkovateľ by musel získať potrebné plavidlá a zamestnancov. Región Toskánsko by navyše musel znášať náklady na vyradenie flotily spoločnosti Toremar z prevádzky, ako aj na správu a likvidáciu spoločnosti. Zviazaním aktív spoločnosti Toremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujem sa teda takisto minimalizujú náklady na zásahy štátu.

(154) Spoločnosť Moby/Toremar napokon v reakcii na tvrdenie sťažovateľa, že vo výberovom konaní sa zvýhodnila spoločnosť Moby, uvádza konania na vnútroštátnej úrovni (pozri oddiel 2.3.2.3), v ktorých sa výsledok výberového konania v súvislosti s privatizáciou spoločnosti Toremar a zadaním zákazky na poskytovanie služieb potvrdil.

### 5.3. **K súladu novej zmluvy o službách vo verejnom záujme s podmienkami rozsudku vo veci *Altmark***

(155) Spoločnosť Moby/Toremar uvádza, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme spĺňa všetky kritériá rozsudku vo veci *Altmark*.

(156) Podľa strán sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme jasne definované a parametre náhrady sú vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom. Na základe mechanizmu na zadanie zákazky na poskytovanie služieb (aukcia so znižovaním ceny) a zriadeného systému monitorovania, podľa ktorého spoločnosť Toremar získava náhradu iba za skutočne vykonané činnosti, táto náhrada navyše nepresahuje sumu nevyhnutnú na krytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(157) Spoločnosť Moby/Toremar napokon tvrdí, že výber spoločnosti poverenej plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa vykonal prostredníctvom výberového konania v súlade s právom Únie.

### 5.4. **K predĺženiu pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom**

(158) Spoločnosť Moby/Toremar uvádza rozhodnutie Komisie 2005/163/ES (ďalej len „rozhodnutie z roku 2004“), ktorým Komisia vyhlásila náhradu, ktorú Taliansko poskytlo spoločnostiam skupiny Tirrenia Group okrem samotnej spoločnosti Tirrenia, za čiastočne zlučiteľnú s vnútorným trhom, čiastočne zlučiteľnú pod podmienkou rešpektovania viacerých záväzkov Talianska a čiastočne nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

(159) Tvrdí, že na základe daného rozhodnutia Komisia potvrdila zlučiteľnosť pôvodného dohovoru do uplynutia jeho platnosti na konci roka 2008 a že jeho predĺženie na roky 2009 až 2011 predstavuje jednoducho pokračovanie zlučiteľného opatrenia, teda existujúceho opatrenia pomoci. Súčasťou tohto predĺženia nie sú žiadne podstatné zmeny, pričom bolo nevyhnutné z hľadiska organizácie postupu privatizácie spoločností patriacich do skupiny Tirrenia Group.

(160) Spoločnosť Moby/Toremar ďalej tvrdí, že aj keby sa Komisia domnievala, že spoločnosť Toremar v minulosti prijala štátnu pomoc prostredníctvom predĺženia pôvodného dohovoru, uvedené je negované skutočnosťou, že spoločnosť Toremar sa predala v rámci postupu verejného obstarávania, čiže za podmienok na trhu, spoločnosti Moby, a to za cenu, ktorá okrem iného zahŕňala posúdenie tohto prvku pomoci. V dôsledku toho, ako aj na základe ustálenej judikatúry ([50]) nie je predĺženie pôvodného dohovoru z hľadiska štátnej pomoci relevantné.

([50]) Strany uvádzajú na odôvodnenie svojho argumentu tieto veci: vec C-390/98, Banks, ECLI:EU:C:2001:456; spojené veci C-74/00P a C-75/00P, Falck, ECLI:EU:C:2002:524 a vec C-277/00, Nemecko/Komisia, ECLI:EU:C:2004:238.

## 6. **POSÚDENIE**

### 6.1. **Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ**

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

(162) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto v záujme určenia, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky uvedené podmienky. Finančná podpora by konkrétne mala:

a) byť poskytovaná členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovarov;

c) narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(163) Komisia pripomína, že priorita kotvenia, ktorá sa uplatňuje len na trasy so službami vo verejnom záujme, je neoddeliteľne spojená s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spoločnosťou Toremar a jej nadobúdateľom spoločnosťou Moby. Toto opatrenie sa preto bude posudzovať spoločne s náhradou za služby vo verejnom záujme poskytnutou týmto spoločnostiam (pozri oddiely 6.1.1 a 6.1.2).

(164) Komisia ďalej konštatuje, že nová zmluva o službách vo verejnom záujme medzi Talianskom a spoločnosťou Moby/Toremar by sa mala posudzovať spoločne s privatizáciou spoločnosti Toremar. Takéto spoločné posudzovanie je primerané, pretože Taliansko v podstate zabezpečilo novú zmluvu o službách vo verejnom záujme, na základe ktorej musel víťazný uchádzač nadobudnúť celé základné imanie spoločnosti Toremar v záujme plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v tejto zmluve o službách vo verejnom záujme.

#### 6.1.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom*

##### 6.1.1.1. Štátne prostriedky

(165) Taliansko poverilo spoločnosť Toremar prevádzkou námorných trás, ako sa podrobne uvádza v pôvodnom dohovore v predĺženom znení. Pôvodný dohovor bol uzavretý so štátom a výslednú náhradu za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Toremar vypláca štát zo svojho vlastného rozpočtu. Náhrada za služby vo verejnom záujme pre spoločnosť Toremar je preto pripísateľná štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.

(166) Komisia berie na vedomie, že podľa Talianska platia všetci prevádzkovatelia trajektov príslušným prístavným orgánom pravidelné poplatky za kotvenie, ale že za prioritu kotvenia spoločnosť Toremar neplatila nijaký dodatočný poplatok. Komisia sa napriek tomu domnieva, že Taliansko v zásade mohlo rozhodnúť o uložení dodatočného poplatku za prioritu kotvenia, a keď tak neurobilo, prišlo o štátne príjmy. Keďže priorita kotvenia sa navyše poskytuje na základe zákona (pozri odôvodnenie 90), je pripísateľná štátu.

##### 6.1.1.2. Selektívnosť

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

##### 6.1.1.3. Hospodárska výhoda

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

(169) Súdny dvor najmä vo svojom rozsudku vo veci *Altmark* ([51]) rozhodol, že keď štátne opatrenie musí byť považované za náhradu predstavujúcu protihodnotu za služby poskytnuté podnikmi, ktorým bola pomoc poskytnutá na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom tieto podniky v skutočnosti nemajú finančnú výhodu a uvedené opatrenie nemá teda za účinok privodenie výhodnejšieho súťažného postavenia vo vzťahu ku konkurenčným podnikom, takéto opatrenie nepatrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(170) Súdny dvor však zároveň objasnil, že na to, aby takáto náhrada za služby vo verejnom záujme nebola v konkrétnom prípade kvalifikovaná ako štátna pomoc, musia byť splnené štyri kumulatívne kritériá (ďalej len „kritériá rozsudku vo veci *Altmark*“), ktoré možno zhrnúť takto:

— Prijímajúci podnik musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne definované (ďalej len „kritérium *Altmark* 1“).

— Parametre, na základe ktorých sa vypočíta náhrada, musia byť vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom (ďalej len „kritérium *Altmark* 2“).

— Náhrada nemôže presiahnuť sumu nevyhnutnú na pokrytie všetkých nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo ich časti, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „kritérium *Altmark* 3“).

— Ak sa výber podniku povereného plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v konkrétnom prípade neuskutočnil prostredníctvom postupu verejného obstarávania, ktorý by umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej náhrady musí byť určená na základe analýzy nákladov, ktoré by priemerný podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, vynaložil pri plnení týchto záväzkov, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov (ďalej len „kritérium *Altmark* 4“).

(171) Komisia špecifikovala, ako uplatňuje kritériá rozsudku vo veci *Altmark*, vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu“) ([52]).

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

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

(174) Pri nijakom z predĺžení pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 1. januára 2012 nebola spoločnosť Toremar vybraná v súlade s postupom verejného obstarávania. Taliansko iba predĺžilo systém, ktorý už bol v platnosti, a umožnilo tým vopred stanovenému prevádzkovateľovi, aby naďalej dostával náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

(175) Taliansko navyše Komisii nijako nepreukázalo, že výška náhrady bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto záväzkov vznikli priemernému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, aby mohol plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov. Argument Talianska, že región Toskánsko monitoroval efektívnosť spoločnosti Toremar v období 2010 – 2011, nepostačuje na splnenie tohto kritéria, keďže z neho nevyplýva, či náklady, ktoré spoločnosť Toremar skutočne vynaložila pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, boli v súlade s nákladmi priemerného podniku, dobre riadeného a primerane vybaveného dopravnými prostriedkami.

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

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

([52]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

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

(178) V súvislosti s prioritou kotvenia Komisia najprv pripomína, že taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže AGCM sa najmenej pri dvoch príležitostiach domnieval, že toto opatrenie má hospodársku hodnotu ([53]). Spoločnosť Toremar napriek tomu neplatí za prioritu kotvenia nijaký poplatok (pozri odôvodnenie 136). Komisia ďalej konštatuje, že priorita kotvenia má aspoň teoretický potenciál znížiť náklady prevádzkovateľa (napr. preto, lebo garantovaním kotvenia by sa mohol znížiť čas čakania v prístavoch, a tým náklady na palivo) alebo zvýšiť jeho príjmy (napr. preto, lebo v niektorých časoch môže byť väčší dopyt zo strany cestujúcich). Pokiaľ priorita kotvenia umožňuje rýchlejšie vybavenie v doku, používatelia služieb trajektov môžu skutočne uprednostniť prevádzkovateľa trajektov, ktorý má výhodu tohto opatrenia. Aj keby sa tieto účinky prejavili len za obmedzených okolností alebo by boli pomerne malé, priorita kotvenia by aj tak mohla pre spoločnosť Toremar predstavovať hospodársku výhodu.

6.1.1.4. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod

(179) Ak sa pomocou, ktorú poskytol členský štát, posilňuje pozícia podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi v obchode v rámci Únie, tento obchod sa musí považovať za ovplyvnený touto pomocou ([54]). Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži ([55]).

(180) Príjemca v tomto prípade pôsobí v hospodárskej súťaži s inými podnikmi poskytujúcimi služby námornej dopravy v Únii, najmä od nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 ([56]) a nariadenia o námornej kabotáži, ktorými sa liberalizuje trh s medzinárodnou námornou dopravou a s námornou kabotážou. Skutočnosť, že spoločnosť Toremar bola v tom čase na niektorých trasách jediným prevádzkovateľom, neznamená, že iní (medzinárodní) prevádzkovatelia nemohli mať záujem ponúkať podobné služby námornej dopravy. Náhrada za prevádzku námorných trás na základe predĺženia pôvodného dohovoru preto môže ovplyvniť obchod v rámci Únie a narušať hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Z rovnakých dôvodov platí tento záver aj pre prioritu kotvenia.

6.1.1.5. Záver

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

6.1.1.6. Nová alebo existujúca pomoc

(182) Komisia najprv pripomína, že náhrada vyplatená spoločnosti Toremar za plnenie záväzkov vyplývajúcich z námorných služieb vo verejnom záujme do konca roka 2008 sa v tomto rozhodnutí nebude posudzovať. Posúdenie tejto náhrady a toho, či ju možno klasifikovať ako existujúcu pomoc na základe článku 4 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži, je predmetom samostatného rozhodnutia Komisie ([57]).

(183) Podľa článku 1 písm. c) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([58]) nová pomoc *„je každá pomoc, to znamená schémy pomoci a individuálnu pomoc, ktorá nie je existujúcou pomocou vrátane úprav existujúcej pomoci“*. V článku 108 ods. 3 ZFEÚ sa okrem toho stanovuje, že plány na poskytnutie pomoci alebo úpravu existujúcej pomoci sa musia včas oznámiť Komisii a nesmú sa vykonať, kým sa v postupe nedospeje ku konečnému rozhodnutiu ([59]). Komisia sa v súlade

([53]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 45), odôvodnenie 265.

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

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

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

([57]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1411 z 2. marca 2020 o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 1).

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

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

s pozíciou európskych súdov ([60]) domnieva, že zmena (t. j. predĺženie) trvania schémy pomoci, ktorá mala jasne stanovený dátum uplynutia platnosti (t. j. 31. december 2008), je dostatočná na to, aby sa pomoc považovala za novú pomoc bez ohľadu na to, či sa iné charakteristiky opatrenia zmenili alebo nie.

(184) Komisia sa preto domnieva, že bez ohľadu na to, či sa náhrada poskytnutá spoločnosti Toremar do konca roka 2008 klasifikovala ako existujúca pomoc ([61]), náhrada za služby vo verejnom záujme vyplatená na základe predĺženia pôvodného dohovoru by sa mala považovať za novú pomoc. Tento záver platí aj pre prioritu kotvenia.

6.1.2. *Uzavretie novej zmluvy so spoločnosťou Moby/Toremar o službách vo verejnom záujme zviazanej so spoločnosťou Toremar*

(185) S cieľom dospieť k záveru, či uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme zviazanej so spoločnosťou Toremar predstavuje výhodu v prospech spoločnosti Moby/Toremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia posúdiť dodržiavanie kritérií rozsudku vo veci *Altmark* (pozri odôvodnenie 170).

6.1.2.1. Kritérium Altmark 1

(186) Komisia pripomína, že neexistuje nijaké jednotné a presné vymedzenie služby, ktorá môže predstavovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu podľa práva Únie, a to ani v zmysle prvej podmienky rozsudku vo veci *Altmark*, ani v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ ([62]). Bod 46 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu znie takto:

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

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

(188) V oblasti kabotáže boli podrobné pravidlá Únie, ktorými sa upravujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, stanovené v nariadení o námornej kabotáži a na účely preskúmania potenciálnej štátnej pomoci pre podniky podieľajúce sa na námornej doprave v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia pre námornú dopravu“) ([63]).

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

„Členský štát môže uzavrieť zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uložiť záväzky vo verejnom záujme ako podmienku opatrenia kabotážnych služieb lodným spoločnostiam, participujúcim na pravidelných službách do, z a medzi ostrovmi. Kedykoľvek členský štát uzatvorí zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uloží záväzok vo verejnom záujme, bude to na nediskriminačnom základe všetkých majiteľov lodí Spoločenstva.“

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

([61]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1411 z 2. marca 2020 o štátnej pomoci č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytovanej Talianskom námorným spoločnostiam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (Gruppo Tirrenia) (Ú. v. EÚ L 332, 12.10.2020, s. 1).

([62]) Vec T 289/03, BUPA a i./Komisia, Zb. 2008, s. II-81, bod 96. Pozri aj návrh, ktorý predniesol generálny advokát Tizzano vo veci C 53/00, Ferring, Zb. s. I-9069, a návrh, ktorý predniesol generálny advokát Jacobs vo veci C 126/01, GEMO, Zb. 2003, s. I-13769.

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

(190) V článku 2 ods. 3 nariadenia o námornej kabotáži sa stanovuje, že zmluva o službách vo verejnom záujme môže zahŕňať: dopravné služby uspokojujúce stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, dodatočné dopravné služby, dopravné služby za osobitné sadzby a podriadené osobitným podmienkam, najmä pre určité kategórie cestujúcich alebo pre určité trasy, a prispôsobenie služieb aktuálnym požiadavkám.

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

(192) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme možno uložiť, len ak je to odôvodnené potrebou zabezpečiť primerané pravidelné služby námornej dopravy, ktoré nedokážu zabezpečiť samotné trhové sily ([64]). V oznámení o výklade nariadenia o námornej kabotáži ([65]) sa potvrdzuje, že „*[u]rčiť, ktoré trasy si vyžadujú záväzky služby vo verejnom záujme, je úlohou členských štátov (vrátane podľa potreby orgánov regionálnej a miestnej správy), a nie majiteľov lodí. O záväzkoch služby vo verejnom záujme možno uvažovať v prípade pravidelne poskytovaných (plánovaných) služieb ostrovnej kabotáže, ak trh nedokáže zabezpečiť poskytovanie primeraných služieb.*“ V článku 2 ods. 4 nariadenia o námornej kabotáži sa navyše záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme vymedzujú ako záväzky, ktoré „*by majiteľ lode Spoločenstva vzhľadom na svoj obchodný záujem neprevzal alebo neprevzal v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok*“.

(193) S cieľom preskúmať, či bolo splnené prvé kritérium rozsudku vo veci *Altmark*, Komisia vykoná v súlade s judikatúrou ([66]) posúdenie v troch krokoch, aby overila, či existuje skutočná potreba služby vo verejnom záujme (prvý a druhý krok) a či bola táto služba potrebná a primeraná (tretí krok). Komisia posúdi:

1. či existoval **dopyt používateľov**;

2. či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených orgánmi verejnej moci (**existencia zlyhania trhu**);

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

1. Dopyt používateľov

(194) Spoločnosť Toremar bola v tomto prípade poverená poskytovaním zmiešaných služieb (pre cestujúcich a vozidlá) na viacerých linkách uvedených v tabuľke 3. Záväzky spoločnosti Toremar vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa týkali obsluhovaných prístavov, druhu a kapacity plavidiel pridelených na jednotlivé prevádzkované námorné spojenia v režime služieb vo verejnom záujme, frekvencie služby a maximálneho účtovaného cestovného.

(195) Ako sa opisuje v odôvodnení 123, Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novom dohovore najmä s cieľom i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia sa domnieva, že tieto ciele skutočne sú legitímnymi cieľmi verejného záujmu.

(196) Ciele, ktoré Taliansko sleduje, v minulosti neboli dosiahnuté výlučne na základe vzájomného pôsobenia trhových síl. V skutočnosti sa primeranosť týchto služieb tradične zabezpečovala prostredníctvom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli na tento účel uložené spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group a zakotvené v pôvodných dohovoroch. Komisia konštatuje, že dotknuté trasy boli skutočne prevádzkované, zväčša v nezmenenej podobe, mnoho rokov, t. j. aspoň od nadobudnutia platnosti pôvodného dohovoru. Taliansko, a najmä dotknuté regionálne orgány, sa domnievali, že tieto služby boli (a naďalej zostávali) potrebné na uspokojenie dopytu používateľov.

([64]) Pozri vec C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a iní a Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107.

([65]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, ktorým sa aktualizuje a opravuje oznámenie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) [COM(2014) 232 final, 22.4.2014].

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

(197) Na ilustráciu skutočného dopytu používateľov po službách Taliansko poskytlo súhrnné štatistiky, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Toremar v roku 2010 prepravila spolu 1 462 570 cestujúcich a 317 488 vozidiel na piatich trasách so službami vo verejnom záujme. Čísla za rok 2011 boli o niečo nižšie (t. j. 1 437 613 cestujúcich a 294 433 vozidiel). Z toho vyplýva, že v priebehu dvoch rokov predtým, ako bola záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme poverená spoločnosť Moby/Toremar, existoval na dotknutých trasách značný súhrnný dopyt po službách námornej dopravy (štatistiky podľa jednotlivých trás za roky 2009 až 2011 sú uvedené v odôvodnení 297).

(198) S cieľom ďalej preukázať, že dopyt používateľov zostal zachovaný, keď spoločnosť Moby/Toremar začala s prevádzkou na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na všetkých šiestich trasách, Taliansko zároveň poskytlo súhrnné štatistiky do konca roka 2018 (pozri tabuľky 4 a 5). To potvrdzuje, že dopyt používateľov zostal zachovaný s drobnými odchýlkami, či už smerom nahor, alebo nadol, s výnimkou roka 2012, keď došlo k výraznejšej odchýlke smerom nahor, a to najmä z dôvodu štrukturálnej obnovy predajnej siete, ktorá mala v daný rok pozitívny vplyv na nárast dopravy počas sezóny. V každom prípade z analýzy štatistík podľa jednotlivých trás za každý rok do konca roka 2018 napokon nevyplynulo, že by dopyt používateľov na konkrétnych trasách zanikol.

| Rok | Linka A1 | Linka A2 | Rýchla linka A2 | Linka A3 | Linka A4 | Linka A5 | Celkový počet cestujúcich |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2012** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2013** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2014** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2015** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2016** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2017** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2018** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Tabuľka 4 – Štatistika cestujúcich za roky 2012 – 2018*

| Rok | Linka A1 | Linka A2 | Rýchla linka A2 | Linka A3 | Linka A4 | Linka A5 | Celkový počet vozidiel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2012** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2013** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2014** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2015** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2016** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2017** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2018** | […] | […] | | […] | […] | | […] |

*Tabuľka 5 – Štatistika vozidiel za roky 2012 – 2018* ([67])

(199) Komisia sa domnieva, že uvedené štatistiky sú jasným dôkazom, že na každej zo šiestich dotknutých trás so službami vo verejnom záujme existuje skutočný dopyt po osobnej a zmiešanej doprave. Možno preto vysloviť záver, že týmito službami sa riešia reálne verejné potreby a uspokojuje sa skutočný dopyt používateľov.

2. EXISTENCIA ZLYHANIA TRHU

([67]) Lode používané na rýchlej linke A2 a linke A5 nemôžu prevážať vozidlá.

(200) Podľa bodu 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu „by nebolo vhodné spájať plnenie konkrétnych záväzkov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu s činnosťou, ktorá už je alebo môže byť v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje štát, vykonávaná podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok ([68])“. Komisia preto musí preskúmať, či by služba bola neadekvátna, keby sa jej poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily, vzhľadom na požiadavky týkajúce sa služby vo verejnom záujme, ktoré členský štát uložil prostredníctvom novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. V bode 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa v tejto súvislosti konštatuje, že „posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu“.

(201) Komisia pripomína, že v čase do podpísania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme so spoločnosťou Moby/Toremar ponúkali na niektorých trasách, na ktoré sa vzťahuje nová zmluva o službách vo verejnom záujme, služby trajektov iní prevádzkovatelia, aj keď nie nevyhnutne počas celého roka a s rovnakou frekvenciou. Na základe stavu hospodárskej súťaže do okamihu poverenia, ktoré bolo udelené 2. januára 2012 (ako sa opisuje v odôvodnení 38), bude Komisia pri každej z dotknutých trás posudzovať, či služby, ktoré poskytovali iní prevádzkovatelia, boli rovnocenné so službami, ktoré musí spoločnosť Moby/Toremar poskytovať podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

(202) V tejto tabuľke sa uvádza stav hospodárskej súťaže na trasách prevádzkovaných spoločnosťou Moby/Toremar:

| **Trasa** | **Moby/Toremar (celoročné plavby denne)** | **Konkurencia (plavby denne)** |
|---|---|---|
| Livorno – Gorgona – Capraia **(linka A1)** | zmiešané služby (cestujúci a vozidlá) | žiadne |
| Portoferraio – Piombino (ostrov Elba) **(linka A2)** | zmiešané služby s priemerom:<br>— od januára do apríla osem plavieb,<br>— od apríla do septembra 15 plavieb,<br>— od septembra do decembra osem plavieb | **Moby** (zmiešané celoročné služby) s priemerom:<br>— od januára do marca šesť plavieb,<br>— v apríli osem plavieb, v máji 12 plavieb a v septembri 10 plavieb,<br>— od júna do augusta 12 plavieb,<br>— v októbri osem plavieb,<br>— v novembri a decembri šesť plavieb<br>**Blu Navy** (zmiešané služby)<br>— v roku 2012 (celoročne) v priemere päť plavieb,<br>— od roku 2013 len od marca do októbra v priemere päť plavieb<br>**Elba Ferries** (zmiešané služby od júna do septembra) v priemere päť až šesť plavieb |
| Piombino – Cavo – Portoferraio (ostrov Elba) **(rýchla linka A2)** | rýchla osobná doprava | žiadne |
| Piombino – Rio Marina – Pianosa (ostrov Elba) **(linka A3)** | zmiešané služby | žiadne |
| Porto S. Stefano – ostrov Giglio **(linka A4)** | zmiešané služby s priemerom:<br>— od januára do marca tri až štyri plavby, | **Maregiglio**(zmiešaná celoročná služba) s priemerom:<br>— od januára do marca 0,5 až jedna plavba,<br>— v apríli a máji dve plavby, |

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

| | | |
|---|---|---|
| | — od apríla do septembra štyri až päť plavieb,<br>— od septembra do decembra štyri plavby | — v júni a júli päť až šesť plavieb,<br>— v auguste a septembri tri až štyri plavby,<br>— v októbri jedna až dve plavby,<br>— v novembri a decembri jedna plavba |
| Porto S. Stefano – Giannutri **(linka A5)** | osobná doprava, ktorú ponúka spoločnosť Maregiglio ako subdodávateľ spoločnosti Moby/Toremar ([1]) | žiadne |

([1]) Súťažné podklady umožnili využívanie subdodávateľov. Taliansko poskytlo Komisii konkrétne sumy, ktoré predstavujú čisté náklady na službu a ktoré spoločnosti Moby/Toremar ročne vypláca región Toskánsko za poskytovanie služby vo verejnom záujme na trase Porto S. Stefano – Giannutri. Spoločnosť Toremar platí spoločnosti Maregiglio paušálnu sumu na základe subdodávateľskej zmluvy. Táto transakcia, ktorá zahŕňa súkromnú zmluvu, nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia.

*Tabuľka 6 – Stav hospodárskej súťaže na trasách prevádzkovaných spoločnosťou Moby/Toremar*

(203) Komisia sa domnieva, že ako je jasne znázornené v tabuľke 6, služby ponúkané spoločnosťou Moby/Toremar nie sú nahraditeľné službami, ktoré ponúkajú iní konkurenti, keďže títo konkurenti nenapĺňajú alebo nenapĺňajú v plnom rozsahu záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, najmä z hľadiska kontinuity služby prevádzkovanej spoločnosťou Toremar počas celého roka. To znamená, že na troch zo šiestich trás je spoločnosť Moby/Toremar jediným prevádzkovateľom ponúkajúcim služby (rýchla linka A2, linky A3 a A5). V dôsledku toho sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluve so spoločnosťou Moby/Toremar na prevádzkovanie týchto troch trás odôvodnené skutočnou potrebou verejnosti na účely zaistenia územnej kontinuity, keď ju nedokáže ponúknuť samotný trh.

(204) Pokiaľ ide o trasy, na ktorých ponúkajú služby aj ďalší prevádzkovatelia (linky A2 a A4), Komisia sa domnieva, že tu existujú výrazné rozdiely týkajúce sa pravidelnosti ponúkaných služieb. Spoločnosť Moby/Toremar tieto trasy obsluhuje nepretržite po celý rok, zatiaľ čo všetci ostatní prevádzkovatelia uvedení v tabuľke (t. j. spoločnosti Blu Navy, Elba Ferries a Maregiglio) neponúkajú túto nepretržitú službu po celý rok (v prípade spoločností Blu Navy a Elba Ferries) ani neponúkajú rovnakú mieru frekvencie ako spoločnosť Moby/Toremar. Spoločnosť Blu Navy napríklad začala s plavbami v roku 2010 v čase od apríla do novembra. V roku 2012 potom prevádzkovala plavby po celý rok s priemerným počtom päť plavieb a v roku 2013 sa vrátila k svojmu pôvodnému harmonogramu plavieb len od marca do októbra. Spoločnosť Maregiglio sa plaví na linke A4 po celý rok, no s menším počtom plavieb ako spoločnosť Moby/Toremar. Najmä v období od januára do februára a od novembra do decembra sa spoločnosť Maregiglio neplaví každý deň a jej mesačný počet plavieb sa pohybuje medzi 20 a 30. V dôsledku toho by bez služby spoločnosti Moby/Toremar na týchto konkrétnych trasách bola výrazne ohrozená potreba pravidelných a častých celoročných spojov medzi týmito ostrovmi a pevninou, keďže spoločnosti Blu Navy a Elba Ferries nemohli túto službu poskytovať počas celého zmluvného obdobia za rovnakých podmienok ako spoločnosť Moby/Toremar.

(205) Najmä pokiaľ ide o službu prevádzkovanú spoločnosťou Moby (ako konkurentom spoločnosti Moby/Toremar) na linke A2, Komisia konštatuje, že sa spoločnosť Moby plaví pravidelne po celý rok a každodenne (napr. od 5 plavieb v zimnom období po 17 plavieb v letnom období), takže poskytuje službu veľmi podobnú službe spoločnosti Moby/Toremar.

(206) Taliansko napriek tomu poskytlo informácie, z ktorých vyplýva, že pokračovanie služieb vo verenom záujme zo strany spoločnosti Moby/Toremar bolo potrebné a bolo reakciou na skutočnú potrebu služby vo verejnom záujme a že túto potrebu námorného spojenia by spoločnosť Moby nedokázala sama naplniť.

1. Po prvé, cestovný poriadok spoločnosti Moby/Toremar bol prispôsobený s ohľadom na novú zmluvu o službách vo verejnom záujme tak, aby sa zabezpečila intermodálna doprava, najmä lepšia integrácia námorných služieb so službami železničnej dopravy ponúkanými na vlakových staniciach Piombino a Campiglia Marittima.

2. Po druhé, Taliansko preukázalo, že existencia prevádzkovateľa povereného záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme zaistí účinnú kontinuitu námorných služieb v zimnom období a v záujme bežnej populácie podstatne zníži čas čakania v doku takmer o jeden a pol hodiny (napr. z troch hodín v prístave Piombino v čase absencie spoločnosti Toremar na jeden a pol hodiny v prípade pôsobenia spoločností Toremar a Moby).

3. Po tretie, na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme spoločnosť Moby/Toremar vykonáva celoročne každý deň ďalšiu večernú plavbu v časovom rozpätí od 30 minút po plavbe, ktorá bola poslednou v čase poverenia, a 00.30 h (pozri odôvodnenie 258). Spoločnosť Moby/Toremar tak každodenne prevádzkuje poslednú plavbu na linke A2 (o 22.00 alebo 22.30 podľa dňa a mesiaca). Z posudzovaných cestovných poriadkov takisto vyplýva, že spoločnosť Moby/Toremar prevádzkuje prvú plavbu z prístavu Portoferraio na pevninu. Preto plavidlá spoločnosti Moby/Toremar kotvia v noci v prístave na ostrove, s čím sú spojené vyššie náklady, aby mohla poskytovať prvé ranné spojenie obyvateľom, ktorí dochádzajú za vzdelaním alebo prácou, a aby zabezpečila spojenie v prípade naliehavých zdravotníckych situácií.

4. Po štvrté, argumentovalo sa, že samotná spoločnosť Moby nemôže byť schopná uspokojiť veľký počet cestujúcich, ktorí využívajú dopravu medzi prístavmi Piombino a Portoferraio a späť. Hoci počas letných mesiacov je počet prepravovaných cestujúcich zjavne vyšší, počty pozorované v prvých troch mesiacoch roka 2012 (t. j. mimo sezóny) poukazujú na stálu prítomnosť cestujúcich na palube plavidiel oboch spoločností (Moby/Toremar alebo Moby), ktorí potrebovali dochádzať oboma smermi z dôvodu práce, štúdia alebo na iné osobné účely.

(207) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že trhové sily samotné neboli v okamihu poverenia dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme. Spoločnosť Moby/Toremar bola skutočne na viacerých trasách jediným prevádzkovateľom, zatiaľ čo na ostatných trasách neboli služby poskytované konkurentmi na Toskánskych ostrovoch rovnocenné z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a preto v plnom rozsahu neuspokojovali požiadavky služieb vo verejnom záujme stanovené v novej zmluve o poskytovaní služieb so spoločnosťou Moby/Toremar.

3. Najmenej škodlivý prístup

(208) Komisia pripomína, že Taliansko sa rozhodlo uzavrieť zmluvu o službách vo verejnom záujme s jedným prevádzkovateľom (Moby/Toremar) namiesto toho, aby záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme uložilo všetkým prevádzkovateľom, ktorí mali záujem o poskytovanie služieb na dotknutých trasách. Na základe informácií, ktoré poskytlo Taliansko, Komisia akceptuje, že dopyt používateľov nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (pozri odôvodnenie 196). Ide najmä o to, že spoločnosť Moby/Toremar je na viacerých trasách jediným prevádzkovateľom, a kde to tak nie je, ponuka ostatných prevádzkovateľov nespĺňa (všetky) požiadavky týkajúce sa pravidelnosti, kontinuity a kvality. Prevádzka väčšiny trás, najmä mimo sezóny, je navyše stratová, takže bez náhrady za služby vo verejnom záujme by vôbec nefungovali. Komisia okrem toho berie na vedomie argument Talianska a príjemcov, že výber zmluvy o službách vo verejnom záujme bol potrebný aj vzhľadom na privatizáciu spoločnosti Toremar. Taliansko konkrétnejšie tvrdí, že ponúknutie spoločnosti Toremar na predaj spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme umožňovalo i) zabezpečiť kontinuitu námornej služby vo verejnom záujme a ii) maximalizovať hodnotu pre štát. Komisia práve z týchto dôvodov súhlasila (pozri odôvodnenie 96) s tým, že Taliansko ponúkne na predaj spoločnosť Toremar spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Komisia pri tom zároveň akceptovala a opakuje v tomto rozhodnutí, že Taliansko sa nemohlo spoliehať na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa uplatňujú na všetkých prevádzkovateľov, ale že by namiesto toho uzavrelo zmluvu o službách vo verejnom záujme len so spoločnosťou Moby/Toremar.

Záver

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

(210) Aby Komisia dospela k záveru, že kritérium *Altmark* 1 je splnené, musí ešte skontrolovať, či bola spoločnosť Moby/Toremar poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli jasne definované. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú jasne opísané v novej zmluve o službách vo verejnom záujme a prílohách k nej (ktoré zahŕňajú napríklad špecifikácie lodí pre každú trasu). Pravidlá, ktorými sa upravuje náhrada, sú rovnako podrobne uvedené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, zákone z roku 2009 a smernici CIPE. Nová zmluva o službách vo verejnom záujme má zároveň jasné trvanie (12 rokov), spoločnosť Moby/Toremar sa v nej určuje ako prevádzkovateľ služieb vo verejnom záujme a zmluva obsahuje opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady (pozri aj odôvodnenie 228). Komisia preto dospela k záveru, že prvé kritérium rozsudku vo veci *Altmark* je splnené.

Priorita kotvenia

(211) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Moby/Toremar vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Ak by pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme v skutočnosti neexistovalo nijaké prioritné kotvenie, tieto spoločnosti by možno (niekedy) museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre občanov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v novej zmluve o službách vo verejnom záujme okrem toho existujú osobitné povinnosti týkajúce sa časového plánovania odchodu v prípade trás so službami vo verejnom záujme, priorita kotvenia pomáha zabezpečiť, aby prístavy prideľovali kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Táto priorita kotvenia bola po nadobudnutí spoločnosti Toremar prevedená na spoločnosť Moby/Toremar. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytuje, aby spoločnosť Moby/Toremar mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenie 209). Taliansko okrem toho potvrdilo, že priorita kotvenia sa vzťahuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme. Priorita kotvenia je preto takisto v súlade s prvou podmienkou rozsudku vo veci *Altmark*.

6.1.2.2. Kritérium Altmark 2

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

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

(214) Konkrétnejšie povedané, parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítala, sú podrobne vysvetlené v smernici CIPE a boli uplatnené v novej zmluve o službách vo verejnom záujme (a prílohách k nej). Metóda výpočtu náhrady, napríklad vrátane nákladových prvkov, ktoré boli zohľadnené, je podrobne opísaná v smernici CIPE. Keďže priorita kotvenia v prípade spoločnosti Moby/Toremar nezahŕňa finančnú náhradu, Komisia sa domnieva, že toto opatrenie je v súlade s kritériom *Altmark* 2.

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

6.1.2.3. Kritérium Altmark 3

(216) Podľa tretej podmienky rozsudku vo veci *Altmark* nemôže náhrada prijatá za plnenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu presiahnuť sumu nevyhnutnú na krytie všetkých nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo ich časti, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov.

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

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

(219) Komisia konštatuje, že určité aspekty v metóde náhrady, ktorá bola stanovená v novej zmluve o službách vo verejnom záujme, zrejme skutočne vedú k zníženiu obchodného rizika, ktoré vzniká spoločnosti Moby/Toremar. Najmä maximálne cestovné, ktoré môže spoločnosť Moby/Toremar účtovať, sa každoročne upravuje s cieľom zohľadniť infláciu a zmeny v indexe spotrebiteľských cien. Nová zmluva o službách vo verejnom záujme okrem toho obsahuje určité ustanovenia (pozri odôvodnenie 87), ktorých cieľom je zachovanie hospodársko-finančnej

rovnováhy služby vo verejnom záujme. Najmä v prípade, ak by bola náhrada za služby vo verejnom záujme nedostatočná na pokrytie nákladov na služby, ktoré boli zverené na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, tieto ustanovenia umožňujú revidovať i) systém taríf; ii) úroveň ponúkaných služieb vo verejnom záujme; iii) výšku ročného cenového stropu a iv) kapitálové granty na investície.

(220) Podľa článku 26 zmluvy môže spoločnosť Moby/Toremar v prípade nezrovnalosti vo svojej hospodárskej a finančnej rovnováhe regiónu Toskánsko predložiť návrh, ktorým požiada o obnovu rovnováhy. Tento návrh sa ďalej predloží technickému výboru, ktorý zodpovedá za správu zmluvy. Taliansko poskytlo Komisii informácie (pozri tabuľku 7), z ktorých vyplývali príspevky na obnovu rovnováhy v dôsledku vyšších nákladov na DPH, ktoré znáša spoločnosť Moby/Toremar, a nárastu cien paliva v období 2012 až 2018.

| *EUR* | **Náhrada z verejných prostriedkov na základe zmluvy** | **Príspevok na obnovu rovnováhy** | **Spolu** |
|---|---|---|---|
| **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 |

*Tabuľka 7 – Príspevky na obnovu rovnováhy*

(221) Ako sa uvádza v predchádzajúcej tabuľke a ako podrobnejšie vysvetľuje Taliansko, v záujme udržania hospodárskej rovnováhy zmluvy bola náhrada za rok 2012 upravená, zatiaľ čo od roku 2013 do konca platnosti zmluvy boli prijaté kroky v súvislosti so systémom taríf, ktorými sa upravili ceny cestovného. V rokoch 2014 a 2015 došlo k ďalším úpravám náhrady, ktoré viedli k ďalším príspevkom na obnovu rovnováhy vzhľadom na neprimeraný systém taríf v rokoch 2013 a 2014, zatiaľ čo pre roky 2016 až 2018 neboli potrebné žiadne úpravy.

(222) Hoci sa zdá, že sa týmito ochrannými opatreniami znižuje obchodné riziko, ktorému čelí spoločnosť Moby/Toremar, Komisia sa domnieva, že spoločnosť je aj naďalej vystavená riziku, že náhrada nemusí byť dostatočná na to, aby pokryla náklady na prevádzkovanie služby. Návrh na obnovu rovnováhy nemusí byť vždy prijatý, keďže región Toskánsko rozhoduje vo veci samej a prijíma rozhodnutie až po získaní stanoviska technického výboru do 90 dní od predloženia žiadosti zo strany spoločnosti Moby/Toremar. Až do prijatia rozhodnutia musí spoločnosť Moby/Toremar pokračovať v prevádzke služieb vo verejnom záujme bezo zmeny. V jednom prípade bola takáto žiadosť skutočne zamietnutá, pretože neboli splnené podmienky článku 26 zmluvy o službách vo verejnom záujme ([69]).

(223) Okrem toho Komisia konštatuje, že príspevok na obnovu rovnováhy sa nevzťahuje na všetky kategórie nákladov. Podľa článku 26 zmluvy o službách vo verejnom záujme by najmä náklady súvisiace s neefektívnym riadením, náklady na prijaté úvery a pôžičky a zvýšenie jednotkových personálnych nákladov na účely splnenia pracovnoprávnych požiadaviek mala znášať spoločnosť Moby/Toremar. Spoločnosť Moby/Toremar je preto aj naďalej motivovaná, aby svoje služby vykonávala efektívne a za čo najnižšiu cenu pre verejnosť.

(224) Ako už bolo vysvetlené v odôvodneniach 46 až 50, v smernici CIPE sa stanovuje, že na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC sa má použiť riziková prirážka 6,5 %. V praxi však bola sadzba 6,5 % uplatnená ako paušálna sadzba pre návratnosť kapitálu (pozri aj odôvodnenie 133).

([69]) List z 3. apríla 2012, ref. AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Ako sa uvádza v tabuľke 8, z údajov za obdobie 2012 až 2018 vyplýva, že skutočná náhrada za služby vo verejnom záujme nebola dostatočná na to, aby pokryla čisté náklady na službu vrátane návratnosti kapitálu vo výške 6,5 %. V súlade s bodom 47 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 Komisia posudzuje, či prišlo k nadmernej náhrade za celé trvanie zmluvy. V období od roku 2012 do roku 2018 dostala spoločnosť Moby/Toremar v porovnaní s oprávnenou sumou sumu nižšiu o niečo viac než 4 milióny EUR. Náhrada vyplatená spoločnosti Moby/Toremar za toto obdobie v zásade pokryla čisté náklady na službu vo verejnom záujme, no nezahŕňala prakticky takmer žiadnu návratnosť kapitálu (t. j. spolu o niečo viac než 30 000 EUR). Tieto údaje potvrdzujú, že ustanovenia o obnove rovnováhy z článku 26 zmluvy nechránia spoločnosť Moby/Toremar pred všetkými rizikami súvisiacimi s prevádzkou služby vo verejnom záujme.

| Verejnoprávne poslanie spoločnosti Toremar | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Celkový súčet |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Celkové príjmy** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **– Náklady spolu** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **– Odpisy** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **+ Návratnosť kapitálu (6,5 %)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **= Oprávnené na náhradu** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **+ Skutočná náhrada** | 15 324 255 € | 13 234 327 € | 14 437 102 € | 14 043 559 € | 13 212 118 € | 13 523 598 € | 13 706 440 € | 97 481 399 € |
| **= Nadmerná/nedostatočná náhrada** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | - 4 169 085 € |

*Tabuľka 8 – Čisté náklady na službu vo verejnom záujme prevádzkovanú spoločnosťou Toremar za obdobie 2012 – 2018*

(226) Taliansko počas formálneho vyšetrovania (pozri odôvodnenie 133) objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrady v rámci výberového konania, bolo prijaté rozhodnutie zjednodušiť výpočet uplatnením sadzby 6,5 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu. Taliansko sa domnieva, že tento zjednodušený prístup je konzervatívny (pozri odôvodnenie 134) a neumožňuje v prípade spoločnosti Moby/Toremar náhradu vyššiu ako bola stanovená podľa smernice CIPE.

(227) Komisia na základe týchto informácií porovnala návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 6,5 %, ktorá bola uplatnená na spoločnosť Moby/Toremar, s mediánovou návratnosťou kapitálu, ktorú dosiahla referenčná skupina v roku 2011 (rok pred poverením spoločnosti Moby/Toremar). Referenčná skupina pozostáva z vybraných prevádzkovateľov trajektov, ktorí ponúkali námorné spojenia v rámci Talianska alebo medzi Talianskom a inými členskými štátmi ([70]). Z analýzy vyplýva, že návratnosť kapitálu realizovaná spoločnosťou Moby/Toremar je tesne pod mediánovou návratnosťou, ktorú dosiahla referenčná skupina. Toto porovnanie ukazuje, že rok pred poverením spoločnosti Moby/Toremar nebola návratnosť kapitálu na úrovni 6,5 % neprimeraná.

(228) Komisia ďalej priaznivo konštatuje, že podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme sa od spoločnosti Moby/Toremar vyžaduje, aby každoročne zasielala svoje prevádzkové účty (ďalej rozdelené podľa trás a osvedčené nezávislým audítorom) regiónu Toskánsko, aby ten mohol skontrolovať, či prišlo k akejkoľvek nadmernej náhrade. Poskytuje sa tým ďalšia záruka, ktorá zabezpečuje, že spoločnosť Toremar nemôže získať nijakú nadmernú náhradu. Okrem toho keďže spoločnosť Toremar vykonávala len komerčné činnosti, možnosť krížových dotácií je v každom prípade vylúčená. Taliansko predložilo tieto prevádzkové účty aj za roky 2012 – 2018, čím Komisii umožnilo vykonať výpočty uvedené v tabuľke 8.

(229) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Toremar nepresahuje sumu nevyhnutnú na pokrytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk. Komisia sa konkrétnejšie domnieva, že riziková prirážka 6,5 %, ktorá je stanovená smernicou CIPE, sa musí posudzovať v spojení s maximálnou výškou náhrady stanovenou v zákone z roku 2009. So zreteľom na to bola návratnosť kapitálu, ktorú mohla spoločnosť Toremar očakávať z pohľadu *ex ante*, v súlade s rizikami, ktoré niesla pri prevádzke služieb vo verejnom záujme podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme. Pochybnosti Komisie týkajúce sa súladu s treťou podmienkou rozsudku vo veci *Altmark* sú preto rozptýlené.

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

(230) V súvislosti s prioritou kotvenia a akoukoľvek možnou nadmernou náhradou, ktorá by z nej mohla vyplynúť, Komisia konštatuje toto. Taliansko tvrdí, že akákoľvek možná peňažná výhoda z priority kotvenia by bola obmedzená (pozri odôvodnenie 137). Riziko nadmernej náhrady vyplývajúcej z tohto opatrenia by preto bolo takisto obmedzené. Pokiaľ by sa týmto opatrením znížili prevádzkové náklady alebo zvýšili príjmy prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme, tieto účinky by sa navyše plne odrazili v interných účtoch prevádzkovateľa. Predchádzajúcou analýzou Komisie (pozri odôvodnenie 228) sa potvrdilo, že v rokoch 2012 – 2018 spoločnosť Moby/Toremar neprijala nadmernú náhradu. Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia je takisto v súlade s tretím kritériom rozsudku vo veci *Altmark*.

6.1.2.4. Kritérium Altmark 4

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

(232) Podľa bodu 63 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu najjednoduchším spôsobom, ako môžu orgány verejnej moci dodržať štvrté kritérium rozsudku vo veci *Altmark*, je vykonanie otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ([71]) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES ([72]).

(233) Komisia pripomína, že v tomto prípade bolo výberové konanie vyhlásené pred nadobudnutím účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ ([73]) (ktorá sa uplatňuje na verejné zákazky zadávané na prevádzku služieb námornej dopravy) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ ([74]). V tom čase sa uplatňovali smernice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Smernica 2004/17/ES sa však neuplatňuje na služby námornej dopravy, aké poskytovala spoločnosť Moby/Toremar. V článku 5 smernice 2004/17/ES sa skutočne objasňuje, že do rozsahu jej pôsobnosti sú zahrnuté len dopravné služby v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy.

(234) Verejné zákazky, ktoré verejní obstarávatelia zadávajú v súvislosti so službami námornej, pobrežnej alebo riečnej dopravy, patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2004/18/ES na základe jej bodu 20. Služby vodnej dopravy sú však uvedené aj v prílohe II B k tejto smernici, z čoho vyplýva ([75]), že sa na ne vzťahuje len jej článok 23 a článok 35 ods. 4 To znamená, že podľa smernice 2004/18/ES sa na verejnú zákazku na služby námornej dopravy vzťahujú len povinnosti týkajúce sa technických špecifikácií (článok 23) a povinnosť uverejniť oznámenie o výsledku verejného obstarávania (po zadaní zákazky, a teda na konci, nie na začiatku postupu zadávania zákazky: článok 35 ods. 4). Všetky ostatné pravidlá určené smernicou 2004/18/ES – vrátane ustanovení o obsahu oznámení, ktoré sa majú uverejniť (článok 36 ods. 1), a ustanovení o kritériách výberu (články 45 – 52) – sa na verejné zákazky na služby námornej dopravy neuplatňujú.

(235) Smernica 2004/18/ES sa okrem toho v nijakom prípade neuplatňuje na verejné koncesie na služby, ako sa vymedzujú v jej článku 1 ods. 4 ([76]). Komisia pripomína, že na verejné koncesie na služby (a na verejné zákazky), v ktorých sa uplatňuje určitý cezhraničný záujem, sa však naďalej vzťahujú všeobecné zásady zmluvy týkajúce sa transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania.

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

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

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

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

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

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

(236) Na základe uvedených skutočností dospela Komisia k záveru, že smernica 2004/18/ES sa môže uplatňovať len v prípade verejnej zákazky, ale nie keď ide o verejnú koncesiu na služby. Ako už bolo uvedené, keďže aktuálny prípad sa týka služieb vodnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, uplatňovali by sa navyše len niektoré požiadavky tejto smernice. Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že pokiaľ má preukázať splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci *Altmark*, nemôže sa spoliehať len na dodržiavanie smerníc o verejnom obstarávaní. Komisia preto ďalej posudzuje, či výberové konanie, ktoré použilo Taliansko, bolo súťažné, transparentné, nediskriminačné a bezpodmienečné. Komisia pri tomto posudzovaní vychádza z príslušných usmernení uvedených v jej oznámení o pojme štátna pomoc ([77]) (najmä v jeho bode 89 a nasledujúcich bodoch) a v oznámení o službách všeobecného hospodárskeho záujmu (najmä v jeho bode 63 a nasledujúcich bodoch).

Súťažná a transparentná povaha výberového konania

(237) V bode 90 oznámenia o pojme štátna pomoc sa špecifikuje, že postup verejného obstarávania musí byť súťažný ([78]), aby sa účasť na ňom umožnila všetkým kvalifikovaným uchádzačom, ktorí o ňu majú záujem. Podľa bodu 91 tohto oznámenia musí byť navyše postup transparentný, aby umožňoval rovnocenné a náležité informovanie všetkých uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, vo všetkých fázach postupu verejného obstarávania. V tomto bode sa zároveň zdôrazňuje, že medzi kľúčové prvky transparentného postupu výberu patria prístupnosť informácií, dostatok času pre uchádzačov, ktorí majú záujem o účasť, a jasné kritériá výberu a zadania zákazky, a uvádza sa, že verejné obstarávanie musí byť dostatočne zverejnené, aby ho všetci potenciálni uchádzači mohli vziať na vedomie.

(238) V tomto prípade bola výzva na vyjadrenie záujmu uverejnená v *Úradnom vestníku Európskej únie*, ako aj vo vnútroštátnom a regionálnom úradnom vestníku a vnútroštátnych novinách (pozri odôvodnenie 56). V tejto výzve vyzývali „každého, kto môže *zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy*“, aby vyjadril svoj záujem, a neukladali sa v nej nijaké ďalšie podmienky. Potenciálnym uchádzačom sa poskytol dostatočný čas, aby mohli primerane vyjadriť svoj záujem a zúčastniť sa tak na ďalšom postupe. Komisia sa preto domnieva, že úmysel regiónu Toskánsko predať spoločnosť Toremar a zadať zákazku na služby vo verejnom záujme bol široko sprístupnený tak, aby sa o ňom dozvedeli všetci potenciálni uchádzači.

(239) Uchádzačom je okrem toho nutné poskytnúť všetky dokumenty a informácie potrebné na účasť v ponukovom konaní, aby mohli náležite posúdiť spoločnosť ponúkanú na predaj. Tieto informácie je nutné potenciálnym uchádzačom sprístupniť transparentným a nediskriminačným spôsobom a tak, aby mali všetci účastníci, ktorí prejavia záujem, rovnaký prístup k relevantným informáciám.

(240) Po prvé, vo výzve na vyjadrenie záujmu sa uvádzalo, že uchádzači musia byť schopní „*zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy*“. Toto bola jediná podmienka účasti, ktorú Taliansko uplatnilo s cieľom určiť, či sa stranám, ktoré majú záujem, umožní účasť na výberovom konaní. Hoci vo výzve sa nešpecifikovalo, ako by uchádzači mohli preukázať splnenie tejto požiadavky, štandardne to znamenalo, že by sa mohol použiť akýkoľvek vhodný dôkazný prostriedok ([79]). Keďže žiadna z 11 strán, ktoré vyjadrili záujem o účasť na výberovom konaní, nebola vylúčená, Komisia sa domnieva, že táto podmienka účasti bola jasná všetkým uchádzačom, ktorí mali záujem, a bola zároveň odôvodnená vzhľadom na sledovaný cieľ.

(241) Po druhé, v zákone z roku 2009 boli zainteresované strany jasne informované, že po dokončení výberového konania sa má uzavrieť nový dohovor/zmluva o službách vo verejnom záujme a že maximálna ročná výška náhrady za služby vo verejnom záujme bola stanovená na 13 005 441 EUR ročne. Vo výzve na vyjadrenie záujmu sa navyše uvádzalo, že cieľom bolo predať spoločnosť Toremar za pevne stanovenú cenu 10 258 397 EUR. Taliansko okrem toho potvrdilo, že 11 stranám, ktoré vyjadrili záujem zúčastniť sa na výberovom konaní, boli sprístupnené všetky príslušné informácie, pokiaľ ide o rozsah predaja, vrátane návrhu zmluvy o službách vo verenom záujme, ktorá sa mala uzavrieť medzi kupujúcim a Talianskom. Tieto strany sa tak mohli rozhodnúť, či predložia ponuku, a ak áno,

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

([78]) V oznámení o pojme štátna pomoc Komisia konštatuje, že súdy Únie v kontexte štátnej pomoci často odkazujú na verejnú „súťaž“. Použitie slova „súťaž“ však neodkazuje na osobitný postup podľa smerníc o verejnom obstarávaní. Preto sa Komisia domnieva, že v tejto súvislosti sa zdá vhodnejší výraz „súťažný“. V tomto oznámení Komisia takisto konštatuje, že účelom nie je odkloniť sa od vecných podmienok stanovených v judikatúre.

([79]) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 234), na toto výberové konanie sa okrem toho neuplatňoval článok 36 ods. 1 smernice 2004/18/ES. Taliansko preto v skutočnosti nemalo nijakú povinnosť uviesť vo výzve podmienky účasti.

koľko ponúknu. Komisia sa na základe toho domnieva, že z výzvy na vyjadrenie záujmu bolo dostatočne jasné, že predaj sa týka spoločnosti Toremar zviazanej s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Po vyjadrení záujmu sa stranám poskytol prístup ku všetkým informáciám potrebným na rozhodnutie o možnej ponuke.

(242) Po tretie, Komisia sa domnieva, že výzva na vyjadrenie záujmu prilákala značný počet potenciálnych uchádzačov. Všetkých 11 spoločností, ktoré predložili vyjadrenie záujmu, následne od regiónu Toskánsko dostalo podrobné informácie o celom postupe. V súlade s ustanoveniami smernice 2004/18/ES sa navyše zdá, že Taliansko okrem uvedenia požiadavky pokračovať v poskytovaní služby vo verejnom záujme a odkazu na právne predpisy, ktorými sa táto služba upravuje, nemalo žiadnu povinnosť poskytnúť vo výzve viac informácií o zadávanej zákazke (pozri odôvodnenie 234).

(243) Po štvrté, výzva obsahovala minimum potrebných informácií na predloženie vyjadrenia záujmu (t. j. pokračovanie služby vo verejnom záujme) a nemohla viesť k vylúčeniu prevádzkovateľov námornej dopravy, ktorí mali záujem. Rozhodnutím plánovacích orgánov bolo zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a prepojenie Toskánskych ostrovov s pevninou. Ako už bolo vysvetlené, táto podmienka bola vopred oznámená všetkým potenciálnym prevádzkovateľom, ktorí vyjadrili záujem zúčastniť sa na výberovom konaní. Komisia preto súhlasí s Talianskom, že v tejto fáze neexistovala žiadna kontrola nad potenciálnymi uchádzačmi (pozri odôvodnenie 127), čím sa ukazuje, že plánovacie orgány nemali žiadny úmysel zahrnutím povinnej požiadavky na pokračovanie služby vo verejnom záujme selektívne uprednostniť niektorého potenciálneho uchádzača a prideliť mu zákazku na služby vo verejnom záujme a vlastníctvo spoločnosti Toremar. Komisia zároveň pripomína, že všetky príslušné informácie o podmienkach účasti a ďalšom priebehu konania boli poskytnuté vo výzve na predkladanie ponúk zaslanej všetkým 11 stranám, ktoré vyjadrili záujem o účasť na tomto konaní ([80]).

(244) Napokon sa Komisia domnieva, že vďaka iniciatíve regiónu Toskánsko zriadiť špeciálnu digitálnu platformu alebo dátový priestor, ktoré by obsahovali všetku potrebnú dokumentáciu, mohli mať všetci potenciálni uchádzači rovnocenne, úplne a riadne k dispozícii všetky informácie potrebné na prípravu svojich ponúk.

(245) V rozhodnutí z roku 2012 Komisia vyjadrila pochybnosti, či bolo nutné uchádzačom okrem štandardných kvalitatívnych podmienok uložených v každom prípade ako záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ukladať niektoré *technické a finančné požiadavky výberového konania* (pozri odôvodnenie 113). Komisia mala navyše pochybnosti, či takéto požiadavky možno akceptovať v situácii ako táto, keď sa ponúka na predaj celá spoločnosť.

(246) V priebehu vyšetrovania Komisia dostala informácie, ktoré jej obavy rozptýlili. Komisia sa domnieva, že tieto technické a finančné požiadavky neviedli k vylúčeniu žiadneho potenciálneho uchádzača, a to z týchto dôvodov.

(247) Po prvé, technické a finančné požiadavky boli zahrnuté do súťažných podkladov, takže boli už vo veľmi skorej fáze konania známe všetkým potenciálnym uchádzačom. Tieto požiadavky boli predovšetkým zahrnuté do oznámenia o vyhlásení výberového konania, ktoré bolo uverejnené medzinárodne a ktorým sa vyzývali všetci prevádzkovatelia, ktorí mali záujem a spĺňali tieto požiadavky, aby predložili vyjadrenie záujmu.

(248) Po druhé, Komisia konštatuje, že špecifické požiadavky boli vyjadrené ako objektívne podmienky účasti na konaní, a preto nepredstavovali kritériá na vyhodnotenie ponúk, ani za ne nebolo udeľované bodové ohodnotenie. V dôsledku toho nemali orgány uzatvárajúce zmluvu pri výbere uchádzačov do ďalšej fázy konania žiadne oprávnenie voľnej úvahy.

([80]) V tejto výzve na predkladanie ponúk boli okrem iného uvedené informácie o úvere vo výške 9 772 572 EUR požadovanom od spoločnosti Tirrenia (pozri odôvodnenia 69 až 71).

(249) Po tretie, vzhľadom na spôsob, akým sa toto výberové konanie realizovalo (t. j. zviazanie predaja spoločnosti s uzavretím novej zmluvy o službách vo verejnom záujme), Komisia zastáva názor, že cieľ regiónu Toskánsko zaistiť kontinuitu služby vo verejnom záujme s čo najvyšším štandardom kvality predstavuje legitímny cieľ verejného záujmu ([81]), ktorý by bez týchto požiadaviek nebolo možné dosiahnuť. Okrem toho skutočnosť, že na základe uverejnenia tohto oznámenia o vyhlásení výberového konania bolo predložených 11 vyjadrení záujmu, zjavne poukazuje na to, že zahrnutie týchto požiadaviek nemalo odrádzajúci účinok.

(250) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že výberové konanie ako celok bolo súťažné a transparentné. Najmä zámer regiónu Toskánsko odpredať spoločnosť Toremar a uzavrieť s víťazným uchádzačom novú zmluvu o službách vo verejnom záujme v trvaní 12 rokov bol široko sprístupnený tak, aby sa o ňom dozvedeli všetci potenciálni uchádzači na príslušnom regionálnom alebo medzinárodnom trhu. Komisia okrem toho prihliada na skutočnosť, že potenciálni uchádzači mohli ľahko vyjadriť záujem a nemuseli sa v tejto fáze k ničomu zaviazať. Pokiaľ mohli tieto strany preukázať, že spĺňajú jedinú podmienku účasti, a to zaručenie kontinuity služby, boli im potom poskytnuté všetky potrebné informácie a čas, aby sa mohli rozhodnúť, či a koľko chcú za službu ponúknuť. Komisia sa preto domnieva, že jej pochybnosti o tom, že výberové konanie nebolo dostatočne transparentné vzhľadom na možné nedostatky vo výzve na vyjadrenie záujmu, sú rozptýlené.

Nediskriminačný charakter výberového konania

(251) V bode 92 oznámenia o pojme štátna pomoc sa zdôrazňuje, že nevyhnutnými podmienkami na zaistenie súladu výslednej transakcie s trhovými podmienkami sú nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými uchádzačmi vo všetkých fázach postupu a objektívne kritériá výberu a zadania zákazky stanovené pred samotným postupom. V tomto bode sa ďalej špecifikuje, že v záujme zabezpečenia rovnocenného zaobchádzania by kritériá zadania zákazky mali uchádzačom umožňovať objektívne porovnanie a posúdenie ich ponúk.

(252) Ako už bolo uvedené (pozri odôvodnenie 240), výzva na vyjadrenie záujmu obsahovala len jednu podmienku, a to že uchádzači musia byť schopní „*zaručiť kontinuitu služby námornej dopravy*“. Všetkých 11 strán, ktoré na výzvu reagovali a vyjadrili záujem, si bolo vedomých tohto záväzku. Komisia sa domnieva, že táto podmienka bola objektívna a všetky zainteresované strany o nej boli dostatočne jasne informované vo výzve na vyjadrenie záujmu.

(253) Jedenásť uchádzačov, ktorí prejavili záujem, bolo ďalej vyzvaných, aby predložili ponuky, a všetkým bol sprístupnený virtuálny dátový priestor, ktorý obsahoval všetky príslušné informácie (pozri odôvodnenie 62), na základe ktorých mohli posúdiť spoločnosť Toremar a novú zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli ponúknuté na predaj. Všetci uchádzači tak dostali rovnaké informácie a vždy sa s nimi zaobchádzalo rovnako.

(254) Pochybnosti Komisie z rozhodnutia z roku 2011 o tom, či výzva na vyjadrenie záujmu bola nediskriminačná, sú preto vyriešené. Všetky strany boli v rôznych krokoch výberového konania správne a rovnako informované, takže mohli ponuku predložiť pri plnej znalosti postupu a požiadaviek. Komisia sa zároveň domnieva, že kritériá na vyhodnotenie ponúk umožňujú objektívne porovnanie a posúdenie ponúk.

Zabezpečenie poskytovania služieb verejnosti za najnižšiu cenu

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

(256) V tomto prípade bola vo výberovom konaní ponúknutá nová zmluva o službách vo verejnom záujme zviazaná so spoločnosťou Toremar namiesto toho, aby sa ponúkla len samotná zmluva o službách vo verejnom záujme. Podľa rozhodnutia Talianska bola cena pri predaji spoločnosti Toremar pevne stanovená (na základe posúdenia hodnoty, ktoré vykonal nezávislý expert) a nebolo o nej možné vyjednávať, zatiaľ čo na účely zmluvy o poskytovaní služieb Taliansko vybralo ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku, pričom za cenu sa udeľovalo 20 bodov, za kvalitu 70 bodov a za doplnkové služby 10 bodov (pozri odôvodnenia 60 a 61).

([81]) Vec C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a iní a Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107, bod 37.

(257) Pokiaľ ide o použitie ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, v bode 67 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa uvádza, že „ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku“ možno (okrem „najnižšej ceny“) takisto považovať za vyhovujúcu štvrtému kritériu rozsudku vo veci *Altmark „[…] za predpokladu, že kritériá pre zadanie zákazky […] v dostatočnej miere súvisia s predmetom poskytovanej služby a ekonomicky najvýhodnejšej ponuke umožňujú zodpovedať trhovej hodnote“* ([82]).

(258) Komisia konštatuje, že Taliansko kládlo dôraz na výber prevádzkovateľa, ktorý by službu poskytoval so zachovaním vysokých štandardov kvality a zohľadnil by pritom určité požiadavky. Výzva na predkladanie ponúk obsahovala všetky informácie potrebné na vyplnenie finančných a technických ponúk. Najmä pokiaľ ide o technickú ponuku (za ktorú sa udeľovalo celkovo 80 bodov, zatiaľ čo zvyšných 20 bodov sa udeľovalo za cenové kritérium), všetkých 11 prevádzkovateľov námornej dopravy, ktorí vyjadrili záujem, bolo vyzvaných, aby predložili informácie týkajúce sa priemerného veku plavidiel pre jednotlivé linky a pre jednotlivé zmluvné roky, kapacitu a štrukturálne zabezpečenie pre cestujúcich so zdravotným postihnutím, ako aj informácie týkajúce sa možnosti vybraného prevádzkovateľa naplánovať ďalšie celoročne premávajúce plavby v konkrétnych časových intervaloch (vrátane nočných plavieb). Tieto kritériá kvality sú zjavne úzko prepojené s poskytovaním námorných služieb a prinášajú pridanú hodnotu. Komisia sa preto domnieva, že vďaka použitiu ekonomicky najvýhodnejšej ponuky pre príslušnú službu zviazanú s predajom spoločnosti Toremar mohlo Taliansko vytvoriť efektívnu hospodársku súťaž a získať službu s najvyššou možnou hodnotou za najnižšiu cenu pre verejnosť.

(259) Pokiaľ ide osobitne o zviazanie služby s predajom spoločnosti Toremar, v rozhodnutí z roku 2012 Komisia prijala predbežné stanovisko, že výberové konanie na ponúknutie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme by bez záväzku prevziať plavidlá spoločnosti Toremar potrebné na vykonávanie služby vo verejnom záujme viedlo k nižšej cene pre verejnosť.

(260) Komisia už dospela k záveru, že výberové konanie bolo dostatočne transparentné a nediskriminačné, aby sa na ňom mohlo zúčastniť čo najviac potenciálnych uchádzačov. Po širokom uverejnení výzvy na vyjadrenie záujmu skutočne kladne reagovalo 11 prevádzkovateľov námornej dopravy. Vo výzve na predkladanie ponúk zaslanej všetkým 11 účastníkom boli uvedené všetky relevantné informácie týkajúce sa výberového konania. Región Toskánsko okrem toho zriadil špeciálnu digitálnu platformu alebo dátový priestor, ktorý obsahoval všetku potrebnú dokumentáciu a poskytoval tak rovnocenné informácie pre všetkých potenciálnych uchádzačov.

(261) Po fáze vyjadrenia záujmu boli predložené dve súťažné ponuky (od spoločností Moby a Toscana di Navigazione S.r. l.), ktoré región Toskánsko posúdil, pričom zohľadnil technické a finančné ponuky. Ako sa uvádza v odôvodneniach 62 a 64, počas hodnotiacej fázy región Toskánsko zistil určité nezrovnalosti týkajúce sa rozdielov medzi technickou a ekonomickou ponukou predloženou spoločnosťou Toscana di Navigazione S.r.l., ktorá bola v dôsledku toho z konania vylúčená a zákazka tak bola napokon zadaná spoločnosti Moby.

(262) Povinná podmienka zaručiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a zviazanie aktív so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme navzájom súvisia. Zviazaním predaja spoločnosti Toremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme sa na nadobúdateľa, teda spoločnosť Moby, automaticky vzťahuje požiadavka zabezpečiť kontinuitu služby vo verejnom záujme a poskytuje sa mu priorita kotvenia. Komisia sa domnieva, že zviazanie spoločnosti Toremar s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme a poskytnutie priority kotvenia nemá za následok nižšiu cenu, než keby sa aktíva a táto zmluva predávali samostatne, a to z týchto dôvodov.

(263) Jediným cieľom spoločnosti Toremar bolo poskytovanie služby vo verejnom záujme a zabezpečenie územnej kontinuity. Všetky plavidlá spoločnosti Toremar sa skutočne používali a naďalej používajú na účely služby vo verejnom záujme. Komisia zastáva názor, že súkromný predávajúci by nedokázal za plavidlá na trhu získať vyššiu cenu. Podľa správy spoločnosti Fidi z ôsmich plavidiel spoločnosti Toremar boli tri rozpočtované za zostatkovú hodnotu, zatiaľ čo zvyšných päť, ktoré boli úplne amortizované, boli rozpočtované za zostatkovú hodnotu pri vyradení. Zdá sa však nepravdepodobné, že by bolo možné tieto plavidlá predať na účely dopravy bez toho, aby bola zahrnutá podmienka, že sa budú naďalej používať na službu vo verejnom záujme, a za vyššiu cenu, ako je ich rozpočtovaná hodnota. Dôvodom je, že pokiaľ loď ešte nedosiahla koniec svojej životnosti, jej hodnota na účely dopravy by bola vyššia ako jej zostatková hodnota pri vyradení. V scenári, keď sa lode predávajú samostatne, je

([82]) Pozri aj bod 96 oznámenia o pojme štátna pomoc.

pravdepodobné, že aspoň niektoré z lodí by sa museli predať za zostatkovú hodnotu pri vyradení, ak by bol tento predaj vôbec možný. Zviazaním lodí so zmluvou o službách vo verejnom záujme preto všetky lode pokračujú v prevádzke a môžu sa tak predať za cenu vyššiu ako zostatková hodnota pri vyradení.

(264) Komisia okrem toho súhlasí s pripomienkami, ktoré predložil príjemca a ktoré sa týkajú značných nákladov, ktoré by región Toskánsko musel znášať, ak by sa spoločnosť Toremar predávala samostatne na akýkoľvek účel dopravy bez služby vo verejnom záujme (t. j. náklady na likvidáciu, náklady na vybavenie potrebnými plavidlami atď.). Ak by sa navyše spoločnosť Toremar predávala samostatne, Komisia považuje za nepravdepodobné, že by potenciálni uchádzači mohli mať okamžite k dispozícii potrebných osem plavidiel na opätovné nasadenie na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v novej zmluve o službách vo verejnom záujme. Najmä vzhľadom na to, že nová zmluva obsahuje osobitné požiadavky (napr. pokiaľ ide o veľkosť) týkajúce sa plavidiel, ktoré sa majú používať na rôznych trasách so službami vo verejnom záujme. Každý prevádzkovateľ, ktorý mal požadované zdroje, by ich už pravdepodobne využíval na iných trasách a ich opätovné nasadenie v súlade s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme by nevyhnutne viedlo k strate príjmov z ich predošlého použitia.

(265) Komisia sa preto domnieva, že zviazaním týchto lodí so zmluvou o službách vo verejnom záujme bolo možné získať za plavidlá spoločnosti Toremar vyššiu cenu, keďže ich nadobúdateľ by za prevádzkovanie plavidiel na trasách so službami vo verejnom záujme získal náhradu za služby vo verejnom záujme na obdobie 12 rokov. Okrem toho akýkoľvek súkromný predávajúci v trhovom hospodárstve by sa rozhodol predať spoločnosť Toremar spolu s novou zmluvou o službách vo verejnom záujme, aby získal najvyššiu cenu. Komisia na základe toho dospela k záveru, že Taliansko nestanovilo podmienky, ktoré mohli viesť k zníženiu ceny alebo ktoré by nepožadoval súkromný predávajúci.

(266) Komisia dospela k záveru, že jej pochybnosť, že ponúknutie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme v rámci výberového konania spolu so spoločnosťou Toremar by nemohlo viesť k nižšej cene pre verejnosť, je rozptýlená.

(267) S ohľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že vďaka použitiu ekonomicky najvýhodnejšej ponuky v prípade novej zmluvy o službách vo verejnom záujme zviazanej s predajom spoločnosti Toremar až do konca výberového konania prebiehala skutočná hospodárska súťaž, v rámci ktorej boli predložené dve súťažné a záväzné ponuky. K vylúčeniu spoločnosti Toscana di Navigazione S.r.l. došlo až počas následného hodnotenia ponúk, takže tým nebol zmenený súťažný charakter výberového konania. V dôsledku toho Komisia dospela k názoru, že kritérium *Altmark* 4 je v tomto prípade splnené.

(268) Keďže štyri podmienky, ktoré Súdny dvor uviedol v rozsudku vo veci *Altmark*, sú kumulatívne splnené, Komisia dospela k záveru, že uzavretím novej zmluvy o službách vo verejnom záujme zviazanej so spoločnosťou Toremar a prioritou kotvenia pre spoločnosť Moby/Toremar sa tejto spoločnosti neposkytuje hospodárska výhoda.

6.1.2.5. Záver

(269) Keďže nie sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospela k záveru, že uzavretie zmluvy o službách vo verejnom záujme zviazanej so spoločnosťou Toremar a prioritou kotvenia pre spoločnosť Moby/Toremar nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.3. *Opatrenia stanovené zákonom z roku 2010*

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

(271) Na základe informácií, ktoré boli získané počas formálneho vyšetrovania, sa Komisia domnieva, že tieto tri opatrenia by sa mali posudzovať samostatne.

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

(272) Štátne prostriedky: dotknuté finančné prostriedky poskytol štát zo svojho vlastného rozpočtu (pozri odôvodnenie 91) a ich použitie na účely likvidity sa umožnilo zákonom z roku 2010. Opatrenie je preto pripísateľné štátu a poskytuje sa zo štátnych prostriedkov.

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

(274) Hospodárska výhoda: Komisia konštatuje, že spoločnosť Toremar použila 1 617 300 EUR na modernizáciu svojej flotily, aby zodpovedala medzinárodným bezpečnostným normám (808 650 EUR na modernizáciu plavidla Aethalia a 808 650 EUR na modernizáciu plavidla Liburna). Podľa Talianska neboli tieto finančné prostriedky nikdy použité na účely likvidity (pozri odôvodnenie 138) a Komisia nenašla žiadne dôkazy, ktoré by svedčili o opaku.

(275) Keďže spoločnosť Toremar nepoužila finančné prostriedky na účely likvidity, aby sa vyhla nákladom, ktoré by bežne musela pokryť z vlastných finančných prostriedkov, pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí z roku 2011, už neplatia a Komisia sa domnieva, že spoločnosti Toremar použitím týchto finančných prostriedkov nebola poskytnutá žiadna hospodárska výhoda.

(276) Záver: keďže nie sú splnené všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia dospela k záveru, že finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti Toremar na modernizáciu jej flotily nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.3.2. Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie

(277) Ako bolo uvedené v odôvodnení 93, podľa článku 1 zákona z roku 2010 sú určité úkony a operácie vykonané na privatizáciu skupiny Tirrenia a opísané v článku 19b ods. 1 – 15 zákonného dekrétu č. 135/2009, ktorý bol s úpravami zmenený na zákon z roku 2009, oslobodené od akýchkoľvek daní, ktoré sú z týchto úkonov a operácií bežne splatné.

(278) Komisia najprv pripomína, že je potrebné posudzovať dva samostatné súbory prevodov: 1. prevody bývalých dcérskych spoločností spoločnosti Tirrenia (Caremar, Saremar a Toremar) zo spoločnosti Tirrenia na regióny Kampánia, Sardínia a Toskánsko v uvedenom poradí a 2. prevod spoločnosti Toremar z regiónu Toskánsko na spoločnosť Moby. Oslobodenie od daní sa týka najmä registračného poplatku, poplatkov katastra nehnuteľností a poplatkov za registráciu hypotéky, kolkového poplatku (spolu ďalej len „nepriame dane“), DPH a dane z príjmov právnických osôb. Príjemcami tohto opatrenia pomoci by boli predávajúci, kupujúci alebo obaja. V tomto rozhodnutí sa bude posudzovať len druhý súbor prevodov ([83]).

(279) Komisia na úvod zároveň pripomína, že podľa prezidentského dekrétu č. 633 z 26. októbra 1972 sa prevody podnikov s predpokladom nepretržitého pokračovania alebo obchodných útvarov na inú spoločnosť nepovažujú za dodanie tovaru, a preto sú oslobodené od DPH. Preto vzhľadom na to, že také transakcie ako predaj spoločnosti Toremar spoločnosti Moby nepodliehajú DPH, oslobodením od dane sa spoločnosti Toremar nemohla poskytnúť výhoda v súvislosti s DPH. Komisia ďalej uvádza, že v kúpnej zmluve spoločnosti Toremar sa jasne stanovuje, že kupujúci, t. j. spoločnosť Moby, musí znášať všetky náklady súvisiace s predajom (t. j. registračné poplatky, notárske trovy, poplatky katastra nehnuteľností atď.) bez odkazu na akékoľvek oslobodenie spoločnosti Moby v súvislosti s týmito nákladmi. V súvislosti s oslobodením od dane z príjmov právnických osôb sa Komisia domnieva, že táto daň by sa vzťahovala len na príjmy z predaja. Spoločnosť Moby však v tomto prípade kúpila spoločnosť Toremar od regiónu Toskánsko, čo znamená, že táto transakcia predstavovala pre spoločnosť Moby výdavok, takže sa na ňu nemôže vzťahovať žiadna daň z príjmov právnických osôb. Toto opatrenie sa preto na spoločnosť Moby nevzťahuje. Komisia vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela k záveru, že spoločnosti Toremar ani Moby z tohto oslobodenia od dane nezískali žiadnu výhodu.

(280) Z toho dôvodu žiadne z uvedených oslobodení od dane nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.3.3. Možnosť využitia zdrojov z fondu FAS na splnenie potrieb likvidity

(281) V rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 sa Komisia zmienila o tom, že spoločnosti (bývalej) skupiny Tirrenia Group mali možnosť použiť zdroje z fondu FAS na plnenie aktuálnych potrieb likvidity. Taliansko však v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania objasnilo, že zdroje z fondu FAS neboli myslené ako dodatočná náhrada pre spoločnosť Toremar alebo Moby (alebo akúkoľvek inú spoločnosť bývalej skupiny Tirrenia Group alebo ich príslušných nadobúdateľov). Tieto zdroje sa v skutočnosti sprístupnili na doplnenie rozpočtových prostriedkov na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme spoločnostiam bývalej skupiny Tirrenia Group v prípade, ak sa ukázali ako nedostatočné. Článkom 1 ods. 5b zákona z roku 2010 sa regiónom skutočne umožnilo využitie

([83]) Prvý súbor prevodov bol posúdený v rozhodnutí Komisie (EÚ) 2020/1412 z 2. marca 2020 o opatreniach SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ktoré Taliansko vykonalo v prospech spoločnosti Tirrenia di Navigazione a jej nadobúdateľa spoločnosť Compagnia Italiana di Navigazione.

zdrojov z fondu FAS na financovanie (časti) náhrady za pravidelné služby vo verejnom záujme, a tým zabezpečenie kontinuity služieb námornej dopravy. Inými slovami, toto opatrenie sa týka len pridelenia prostriedkov v rozpočte Talianska na vyplatenie náhrad za služby vo verejnom záujme.

(282) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že zdroje z fondu FAS sú len zdrojom financovania, ktorý štátu umožňuje vyplatiť náhrady za služby vo verejnom záujme (poskytnuté na základe predĺženého pôvodného dohovoru), a nie sú opatrením, ktoré môže spoločnosť Toremar využívať popri týchto náhradách za služby vo verejnom záujme. Možné použitie zdrojov z fondu FAS preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.4. *Záver o existencii pomoci*

(283) Na základe uvedeného posúdenia Komisia zistila, že:

— náhrada spoločnosti Toremar za prevádzku námorných trás v období od 1. januára 2009 do 1. januára 2012 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie od 2. januára 2012 do 31. decembra 2023 zviazanej so spoločnosťou Toremar a prioritou kotvenia pre spoločnosť Moby/Toremar spĺňa štyri podmienky rozsudku vo veci *Altmark*, a preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— finančné prostriedky spoločnosti Toremar určené na modernizáciu lodí neboli použité na účely likvidity, a preto nepredstavujú štátnu pomoc spoločnosti Toremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

— oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Toremar a možnosť použiť zdroje z fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavujú štátnu pomoc spoločnosti Toremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

## 6.2. **Oprávnenosť pomoci**

(284) Opatrenie pomoci uvedené v tomto rozhodnutí nadobudlo účinnosť pred akýmkoľvek formálnym schválením Komisiou. Pokiaľ preto nebolo toto opatrenie pomoci vyňaté z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 alebo rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, Taliansko ho poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ ([84]).

## 6.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(285) Zlučiteľnosť identifikovaného opatrenia štátnej pomoci je potrebné posúdiť s ohľadom na článok 106 ods. 2 ZFEÚ.

6.3.1. *Predĺženie pôvodného dohovoru medzi spoločnosťou Toremar a Talianskom*

6.3.1.1. Platné pravidlá

(286) Predĺženie pôvodného dohovoru po konci roka 2008 sa uskutočnilo následnými právnymi aktmi takto:

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

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

([84]) Taliansko oznámilo (pozri odôvodnenie 2) len náhradu za služby vo verejnom záujme poskytnutú na základe predĺženia pôvodného dohovoru. Taliansko ďalej tvrdí, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Toremar na základe predĺženia pôvodného dohovoru je zlučiteľná a vyňatá z notifikačnej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Komisia v oddiele 6.3.1 posúdi, či to tak skutočne bolo.

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

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

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

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

(289) Pravidlá uplatňovania rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ktoré sú opísané v predchádzajúcom texte, preto znamenajú, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Toremar v období predĺženia sa môže posudzovať podľa balíka opatrení v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011. Ak sú splnené príslušné podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 alebo rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, toto opatrenie pomoci je zlučiteľné s vnútorným trhom za celé obdobie od 1. januára 2009 do 1. januára 2012 ([85]).

(290) Komisia pripomína, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, ktoré nadobudlo účinnosť 19. decembra 2005, aj rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa uplatňujú len na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme pre námorné spojenia na ostrovy, na ktorých priemerná ročná preprava počas dvoch účtovných období predchádzajúcich obdobiu, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, nepresiahne 300 000 cestujúcich. Taliansko však poskytlo priemerné údaje pre všetkých päť trás dokopy a nie pre každú trasu zvlášť, aby tak ukázalo, že v rokoch 2010 a 2011 počet cestujúcich na všetkých týchto trasách prevádzkovaných spoločnosťou Toremar podľa predĺženého pôvodného dohovoru neprekročil hranicu 300 000 cestujúcich ročne. Komisia preto nemôže posudzovať zlučiteľnosť náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatenej spoločnosti Toremar na základe predĺženia pôvodného dohovoru do 1. januára 2012 ani na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, ani na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(291) Zlučiteľnosť náhrady za služby vo verejnom záujme poskytovanej spoločnosti Toremar od roku 2009 až do ukončenia procesu privatizácie by preto za obvyklých okolností patrila do rozsahu uplatňovania rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

(292) Komisia posúdi, či náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Toremar v období predĺženia spĺňa podmienky rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 s výnimkou podmienok v jeho bodoch 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

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

6.3.1.2. Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku 106 ZFEÚ

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

(294) Posúdenie toho, či sú služby všeobecného hospodárskeho záujmu skutočné, sa musí vykonať aj vzhľadom na oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri odôvodnenia 186 a 200), nariadenie o námornej kabotáži (pozri odôvodnenia 188 – 190) a judikatúru (pozri odôvodnenia 192 – 193). Komisia preto musí v prípade obdobia predĺženia posudzovať:

a) či existoval **dopyt používateľov**;

b) či tento dopyt nedokázali uspokojiť účastníci trhu bez existencie záväzkov uložených orgánmi verejnej moci (**existencia zlyhania trhu**);

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

(295) Komisia poukazuje na to, že trasy so službami vo verejnom záujme prevádzkované spoločnosťou Toremar počas obdobia predĺženia sú totožné s trasami, ktoré boli na základe novej zmluvy o službách vo verejnom záujme zverené spoločnosti Moby/Toremar s tou výnimkou z hľadiska plavieb, že počas obdobia predĺženia fungovalo päť trás (pozri odôvodnenie 36), zatiaľ čo novou zmluvou o službách vo verejnom záujme sa pridalo jedno spojenie na ostrov Giannutri (**linka A5**). Komisia už navyše opísala a posúdila stav hospodárskej súťaže na týchto trasách v období predĺženia. V nasledujúcom posúdení sa preto budú využívať príslušné časti posúdenia novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré už bolo vykonané (pozri oddiel 6.1.2.1), a bude na ne odkazovať.

(296) Komisia na základe týchto skutočností najprv pripomína (pozri odôvodnenie 123), že Taliansko uložilo záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v pôvodnom dohovore najmä s cieľom i) zabezpečiť územnú kontinuitu medzi pevninou a ostrovmi a ii) prispieť k hospodárskemu rozvoju dotknutých ostrovov prostredníctvom pravidelných a spoľahlivých služieb námornej dopravy. Komisia už dospela k záveru (pozri odôvodnenie 195), že to sú skutočne legitímne ciele verejného záujmu.

(297) Na ilustráciu skutočného dopytu používateľov vo vzťahu k príslušným námorným službám Taliansko poskytlo (pozri tabuľky 9 a 10) podrobné štatistiky, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Toremar v roku 2009, t. j. v prvom roku predĺženia, prepravila spolu 1 622 876 cestujúcich a 347 935 vozidiel na piatich trasách so zmiešanými službami v príslušných časových obdobiach, na ktoré sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Tieto počty boli nižšie ako v roku 2010 (1 462 570 cestujúcich a 317 488 vozidiel) a v roku 2011 (1 437 613 cestujúcich a 294 433 vozidiel).

| Rok | Linka A1 | Linka A2 | Rýchla linka A2 | Linka A3 | Linka A4 | Celkový počet cestujúcich |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2009** | […] | […] | […] | […] | […] | 1 622 876 |
| **2010** | […] | […] | […] | […] | […] | 1 462 570 |
| **2011** | […] | […] | […] | […] | […] | 1 437 613 |

*Tabuľka 9 – Štatistika cestujúcich za roky 2009 – 2011*

| Rok | Linka A1 | Linka A2 | Rýchla linka A2 | Linka A3 | Linka A4 | Celkový počet cestujúcich |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2009** | […] | […] | | […] | […] | 347 935 |
| **2010** | […] | […] | | […] | […] | 317 488 |
| **2011** | […] | […] | | […] | […] | 294 433 |

*Tabuľka 10 – Štatistika vozidiel za obdobie 2009 – 2011*

(298) Z údajov celkovo vyplýva, že dopyt používateľov po službách trajektov na každej z dotknutých trás bol značný a pomerne stabilný, a z analýzy za roky 2009 až 2011 nevyplynulo, že by tento dopyt zanikol. Komisia už preukázala existenciu značného dopytu používateľov po námorných službách za obdobie od roku 2012 (pozri odôvodnenie 198).

(299) Možno preto dospieť k záveru, že týmito službami sa riešil skutočný dopyt používateľov, a tým sa uspokojovali skutočné verejné potreby.

(300) Ako je vysvetlené v odôvodnení 200, Komisia musí zároveň preskúmať, či by služba bola neadekvátna, keby sa jej poskytovanie ponechalo na samotné trhové sily, pokiaľ ide o záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré členský štát uložil predĺžením pôvodného dohovoru. V bode 48 oznámenia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa v tejto súvislosti konštatuje, že „*posúdenie Komisie je obmedzené na kontrolu, či členský štát neurobil zjavnú chybu*“.

(301) Komisia pripomína, že v období od 1. januára 2009 do 1. januára 2012 na niektorých trasách, ktoré spoločnosť Toremar musela prevádzkovať na základe predĺženia pôvodného dohovoru, ponúkali služby trajektov iní prevádzkovatelia, aj keď nie nevyhnutne po celý rok a s rovnakou frekvenciou. Komisia už v prípade každej z dotknutých trás v odôvodneniach 201 až 207 posudzovala, či služby, ktoré poskytovali iní prevádzkovatelia, boli rovnocenné službám, ktoré musela spoločnosť Moby/Toremar poskytovať podľa novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Komisia pripomína, že toto posúdenie bolo založené na stave hospodárskej súťaže na týchto trasách v čase od 1. januára 2009 do 1. januára 2012. Keďže služby, ktoré musí prevádzkovať spoločnosť Moby/Toremar, sú z hľadiska obsluhovaných trás, frekvencií a technických požiadaviek takmer totožné so službami, ktoré musela spoločnosť Toremar poskytovať v období predĺženia, záver Komisie (pozri odôvodnenie 207), že trhové sily samotné neboli dostatočné na plnenie potrieb služby vo verejnom záujme, platí aj pre spoločnosť Toremar počas celého obdobia predĺženia. Spoločnosť Toremar bola skutočne na viacerých trasách jediným prevádzkovateľom, zatiaľ čo na ostatných trasách neboli služby poskytované inými prevádzkovateľmi rovnocenné z hľadiska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a preto v plnom rozsahu neuspokojovali potreby služieb vo verejnom záujme, ktoré spoločnosť Toremar musela plniť podľa pôvodného dohovoru (v predĺženom znení).

(302) Vzhľadom na plánovanú privatizáciu a s cieľom zabezpečiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme, ktoré sa prevádzkovali podľa pôvodného dohovoru, sa Taliansko napokon rozhodlo predĺžiť tento dohovor nezmenený a s prihliadnutím na zmenu metodiky na určenie náhrady platnú od roku 2010. Komisia akceptuje, že dopyt používateľov (opísaný v odôvodneniach 297 – 299) nebolo možné uspokojiť uložením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré by sa uplatňovali na všetkých prevádzkovateľov obsluhujúcich dotknuté trasy. Ide najmä o to, že spoločnosť Toremar bola na viacerých trasách jediným prevádzkovateľom (pozri napr. odôvodnenie 202), a kde to tak nebolo, ponuka ostatných prevádzkovateľov nespĺňala (všetky) požiadavky týkajúce sa pravidelnosti, kontinuity a kvality. Prevádzka väčšiny (ak nie všetkých) trás, najmä mimo sezóny, je navyše stratová, takže bez náhrady za služby vo verejnom záujme by pravdepodobne vôbec nefungovali. Komisia zároveň akceptuje, že vzhľadom na proces privatizácie spoločnosti Toremar bolo predĺženie existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme jediným spôsobom, ako zaručiť kontinuitu služieb vo verejnom záujme až do dokončenia tejto privatizácie.

(303) Komisia preto dospela k záveru, že Taliansko sa pri vymedzení služieb, ktoré boli spoločnosti Toremar zverené ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nedopustilo zjavnej chyby. Pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012, sú preto rozptýlené.

6.3.1.3. Potreba poverovacieho aktu, v ktorom by boli uvedené záväzky služieb vo verejnom záujme a metódy výpočtu náhrady

(304) Ako sa uvádza v oddiele 2.3 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, pojem služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle článku 106 ZFEÚ znamená, že dotknutý podnik bol poverený prevádzkou služieb všeobecného hospodárskeho záujmu jedným alebo viacerými úradnými aktmi.

(305) V týchto aktoch sa musia špecifikovať najmä tieto skutočnosti:

— presná povaha záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a jeho trvanie,

— príslušný podnik a územie,

— povaha výhradných práv,

— parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady,

— opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto náhrady.

(306) Komisia v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 vyjadrila pochybnosti o tom, či sa v poverovacom akte uvádzal komplexný opis povahy záväzkov spoločnosti Toremar vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v období predĺženia. Komisia ďalej zdôraznila, že na roky 2000 až 2004 a 2005 až 2008 nebol prijatý žiadny päťročný plán, ako bolo stanovené v pôvodnom dohovore. Komisia však zároveň pripomenula, že rôzne prvky poverenia sa môžu nachádzať vo viacerých aktoch, a to bez spochybnenia primeranosti vymedzenia záväzkov. Poverovací akt spoločnosti Toremar v období predĺženia zahŕňal pôvodný dohovor (v postupne zmenenom a predĺženom znení), päťročné plány na obdobia 1990 až 1994 a 1995 až 1999, súbor rozhodnutí Talianska *ad hoc*, smernicu CIPE a zákon z roku 2009.

(307) Komisia na základe toho najprv konštatuje, že pôvodný dohovor (v postupne zmenenom znení), ktorý tvorí jadro poverovacieho aktu spoločnosti Toremar, zostal až do dokončenia privatizácie plne uplatniteľný na základe súboru zákonných dekrétov (pozri odôvodnenie 286). V týchto právnych aktoch sa špecifikuje, že spoločnosť Toremar bola poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme až do dokončenia jej privatizácie.

(308) Podľa pôvodného dohovoru sa v päťročných plánoch špecifikujú trasy a prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, druh a kapacita plavidiel, ktoré sa majú používať na dotknutých spojeniach námornej dopravy, frekvencia služby a cestovné, ktoré sa má platiť, vrátane dotovaného cestovného, najmä pre obyvateľov ostrovných regiónov. Hoci plány na obdobia 2000 až 2004 a 2005 až 2008 neboli formálne prijaté, ďalej sa uplatňoval plán na obdobie 1995 až 1999 (schválený ministerským dekrétom zo 14. mája 1996) bez akýchkoľvek zmien v oblasti rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Ustanovenia tohto plánu preto naďalej platili v plnej miere aj v období od 1. januára 2009 do 2. januára 2012. Pôvodná schéma cestovného stanovená v pôvodnom dohovore bola pred rokom 2009 zmenená viacerými následnými aktmi. Počas celého obdobia predĺženia však neboli vydané nijaké medziministerské dekréty o ďalšej zmene cestovného, ktoré majú účtovať spoločnosti bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Toremar. Komisia na základe toho dospela k záveru, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré musela v období predĺženia plniť spoločnosť Toremar, boli vymedzené dostatočne jasným spôsobom.

(309) Komisia už v odôvodneniach 239 a 240 rozhodnutia z roku 2011 konštatovala, že parametre potrebné na výpočet výšky náhrady boli stanovené vopred a sú jasne opísané. Na rok 2009 sa v pôvodnom dohovore (pozri odôvodnenia 42 – 44) uvádza najmä vyčerpávajúci a presný zoznam nákladových prvkov, na ktoré sa má prihliadať, ako aj metodika na výpočet návratnosti investovaného kapitálu prevádzkovateľa. Príslušná metodika na roky 2010 a 2011 sa uvádza v smernici CIPE (pozri odôvodnenia 41 až 55). V smernici CIPE sa podrobnejšie špecifikujú zohľadnené nákladové prvky a návratnosť investovaného kapitálu. Zákon z roku 2009 napokon zahŕňa maximálnu výšku náhrady 13 005 441 EUR, ktorá sa uplatňuje od roku 2010. V pôvodnom dohovore sa okrem toho stanovovalo, že náhrada sa bude vyplácať v splátkach, a zabezpečovalo sa, aby bola náhrada založená na skutočných nákladoch a príjmoch, ktoré vznikli pri plnení služby vo verejnom záujme. Týmto spôsobom by sa dala zistiť nadmerná náhrada a dalo by sa jej ľahko predísť. V príslušných prípadoch by potom štát mohol vymáhať nadmernú náhradu od spoločnosti Toremar.

(310) Komisia sa na základe toho domnieva, že v období predĺženia pôvodného dohovoru sa v poverovacích aktoch stanovovalo jasné vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, trvanie, príslušný podnik a územie, parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrady a opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto náhrady, ako sa vyžaduje podľa rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

6.3.1.4. Trvanie obdobia poverenia

(311) Ako sa uvádza v bode 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, „[t]rvanie obdobia poverenia by malo byť odôvodnené odkazom na objektívne kritériá, ako je potreba amortizovať neprevoditeľné fixné aktíva. V zásade by trvanie obdobia poverenia nemalo byť dlhšie ako obdobie potrebné na odpísanie najviac podstatného aktíva potrebného na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu."

(312) Taliansko uviedlo, že trvanie predĺženia bolo stanovené s odkazom na obdobie potrebné na odpísanie aktív používaných na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Celkové trvanie pôvodného dohovoru s predĺžením konkrétne predstavuje o niečo viac ako 22 rokov. Najdôležitejšími aktívami potrebnými na poskytovanie služby vo verejnom záujme sú plavidlá. Obdobie odpisovania plavidiel využívaných na služby trajektov býva zvyčajne dlhé a môže presiahnuť 25 rokov.

(313) Taliansko poskytlo Komisii odpísanú hodnotu plavidiel spoločnosti Toremar za obdobie 2009 až 2011. Komisia konštatuje, že v čase predĺženia pôvodného dohovoru bolo už päť z ôsmich plavidiel úplne odpísaných, zatiaľ čo zvyšné tri plavidlá, ktoré ešte neboli odpísané, mali v priemere 21,5 roka.

(314) Hoci v prípade väčšiny plavidiel využívaných spoločnosťou Toremar počas obdobia predĺženia pôvodného dohovoru už obdobie odpisovania uplynulo, Komisia konštatuje, že predĺženie obdobia o tri roky bolo potrebné na zabezpečenie kontinuity služieb vo verejnom záujme až do ukončenia procesu privatizácie. Okrem toho vzhľadom na priemerný vek zvyšných plavidiel, ktorých hodnota ešte nebola úplne odpísaná, a na priemernú dĺžku obdobia odpisovania plavidiel využívaných na služby trajektov Komisia dospela k záveru, že trvanie poverovacieho aktu je dostatočne odôvodnené a že bod 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu je splnený.

6.3.1.5. Dodržiavanie smernice 2006/111/ES

(315) Podľa bodu 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 „[p]omoc sa bude pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 zmluvy iba vtedy, ak podnik dodrží ustanovenia smernice [Komisie] 2006/111/ES" o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch ([86]) tam, kde sa táto smernica uplatňuje.

(316) V bode 44 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa okrem toho vyžaduje, že: „[a] k podnik vykonáva činnosti patriace do i mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, interné účty musia vykazovať samostatne náklady a príjmy spojené so službou všeobecného hospodárskeho záujmu a tie, ktoré súvisia s ostatnými službami v súlade so zásadami stanovenými v bode 31".

(317) Taliansko potvrdilo, že spoločnosť Toremar bola aktívna len v poskytovaní služieb vo verejnom záujme podľa pôvodného dohovoru.

(318) Komisia je preto presvedčená, že sa bod 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu neuplatňuje.

6.3.1.6. Výška náhrady

(319) V bode 21 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa stanovuje, že „[v]ýška náhrady nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk".

(320) Keďže v tomto prípade náhrada predstavuje neoprávnenú pomoc poskytnutú pred nadobudnutím účinnosti rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, v jeho bode 69 sa osobitne stanovuje, že na účely posúdenia štátnej pomoci sa nevyžaduje použitie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť. Namiesto toho sa na výpočet čistých nákladov potrebných na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme môžu použiť alternatívne metódy, ako je metodika založená na alokácii nákladov. Podľa metodiky založenej na alokácii nákladov by sa čisté náklady vypočítali ako rozdiel medzi nákladmi a príjmami určeného poskytovateľa, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako sa špecifikuje a odhaduje v poverovacom akte. V bodoch 28 – 38 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa podrobnejšie uvádza, ako by sa mala táto metodika uplatňovať.

([86]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

(321) Komisia v rozhodnutiach z rokov 2011 a 2012 nemohla dospieť k záveru, či bola výška náhrady od roku 2009 primeraná, keďže mala stále pochybnosti o tom, či niektoré služby vo verejnom záujme, ktorými bola poverená spoločnosť Toremar, spĺňali kritériá skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Tieto pochybnosti sa riešili v oddiele 6.3.1.2 a Komisia sa preto domnieva, že náhrada poskytnutá spoločnosti Toremar za rok 2009 je primeraná a zlučiteľná s článkom 106 ZFEÚ. Taliansko poskytlo výpočet výšky náhrady za rok 2009 (t. j. 13 572 035 EUR), ktorá bola určená na základe metodiky stanovenej v pôvodnom dohovore a zodpovedala súhrnnej čistej strate v súvislosti so službami prevádzkovanými v režime služieb vo verejnom záujme, ku ktorej sa pripočítala variabilná suma zodpovedajúca návratnosti investovaného kapitálu (t. j. 301 000 EUR).

(322) Komisia však zároveň vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o rizikovú prirážku 6,5 %, ktorá sa uplatňovala od roku 2010. Komisia spochybňovala najmä to, či táto prirážka odzrkadľuje primeranú úroveň rizika, keďže *prima facie* sa nezdalo, že spoločnosť Toremar preberá riziká, ktoré sa obvykle znášajú pri prevádzke takýchto služieb.

(323) Na určenie návratnosti kapitálu pomocou vzorca WACC by sa uplatnila riziková prirážka 6,5 %. Ako však už bolo vysvetlené v odôvodnení 133, Taliansko objasnilo, že vzhľadom na to, že zákonom z roku 2009 je stanovená horná hranica výšky náhrady v rámci výberového konania, bolo rozhodnuté, že výpočet na roky 2010 a 2011 sa zjednoduší uplatnením sadzby 6,9 % ako paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu.

(324) Na základe účtov podľa jednotlivých trás, ktoré predložilo Taliansko, a súhrnných údajov v tabuľke 11, by Komisia mohla v tejto súvislosti overiť, že náhrada za služby vo verejnom záujme za roky 2010 a 2011 bola spolu asi o 2 200 EUR nižšia ako čisté náklady na službu vrátane paušálnej sadzby pre návratnosť kapitálu vo výške 6,9 %:

| Verejnoprávne poslanie spoločnosti Toremar | 2010 | 2011 | Celkový súčet |
|---|---|---|---|
| **Celkové príjmy** | 21 241 542 € | 20 097 049 € | 41 338 591 € |
| **– Náklady spolu** | 35 410 421 € | 35 218 639 € | 70 629 060 € |
| **– Odpisy** | 1 064 158 € | 985 207 € | 2 049 365 € |
| **= Čisté náklady na službu vo verejnom záujme** | – 15 233 037 € | – 16 106 797 € | – 31 339 834 € |
| **+ Návratnosť kapitálu (6,9 %)** | – 359 417 € | – 313 826 € | – 673 243 € |
| **= Oprávnené na náhradu** | – 15 592 454 € | – 16 420 623 € | – 32 013 077 € |
| **+ Skutočná náhrada** | 16 005 441 € | 16 005 441 € | 32 010 882 € |
| **= Nadmerná/ nedostatočná náhrada** | 412 987 € | – 415 182 € | – 2 195 € |

*Tabuľka 11 – Čisté náklady na službu vo verejnom záujme prevádzkovanú spoločnosťou Toremar za obdobie 2010 – 2011*

(325) V bode 49 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili, aby náhrada poskytnutá za prevádzku služieb všeobecného hospodárskeho záujmu neviedla k tomu, že podnik získa nadmernú náhradu (ako sa vymedzuje v bode 47 tohto rámca). Členské štáty okrem iného musia na požiadanie predložiť dôkazy Komisii. Okrem toho musia na konci obdobia poverenia a v každom prípade najviac v trojročných intervaloch vykonávať pravidelné kontroly alebo zaistiť ich vykonávanie.

(326) Komisia už na základe kritéria *Altmark* 3 posúdila, že sadzba 6,5 % ako paušálna sadzba pre návratnosť kapitálu, ktorú mohla spoločnosť Moby/Toremar očakávať z pohľadu *ex ante*, bola v súlade s rizikami, ktoré niesla pri prevádzke služieb vo verejnom záujme podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme (pozri odôvodnenia 224 až 229). Komisia okrem toho opakuje, že Taliansko použilo paušálnu sadzbu pre návratnosť kapitálu (ktorá bola na roky 2010 až 2011 stanovená na 6,9 %) na účely zjednodušenia výpočtu. Komisia v rozhodnutí z roku 2011 v podstate predpokladala, že miera návratnosti investovaného kapitálu bola na rok 2010 stanovená na 9,95 % pred zdanením, ale Taliansko vysvetlilo, že išlo o odhadovanú hodnotu na účely nadchádzajúcich verejných súťaží, ktoré nasledovali po privatizácii bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Toremar (pozri odôvodnenie 132).

(327) Komisia konštatuje, že v predloženej smernici CIPE sa zohľadňujú určité trhové hodnoty, ktoré sa uplatňujú v sektore námornej kabotáže. Predpisujú sa v nej oprávnené náklady na záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako aj zásady výpočtu vzťahujúce sa na mieru návratnosti kapitálu na základe informácií, podmienok a rizík relevantných pre tento konkrétny sektor.

(328) Komisia ďalej uvádza, že v rokoch 2010 a 2011 región Toskánsko využil svoje rezervy na pokrytie dodatočných nákladov spoločnosti Toremar na služby vo verejnom záujme, ktoré nebolo možné pokryť z ústredného štátneho rozpočtu a ktoré vznikli v dôsledku zníženia počtu cestujúcich v dôsledku hospodárskej a finančnej krízy a nárastu cien paliva, ku ktorým došlo v rovnakom období (pozri odôvodnenie 40). Spoločnosť Toremar bola preto vystavená obchodnému riziku výraznej straty príjmu, pričom nemala istotu, že región Toskánsko túto stratu pokryje. Región Toskánsko svoje rezervy skutočne uvoľnil, až keď si podrobne overil skutočné náklady a príjmy za obdobie 2010 – 2011. Vzhľadom na tieto skutočnosti Komisia dospela k záveru, že návratnosť kapitálu vo výške 6,9 % je v súlade so súvisiacimi rizikami.

(329) Ako už bolo vysvetlené v odôvodnení 227, v súvislosti s posudzovaním novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe kritéria *Altmark* 3 Komisia navyše zistila, že v roku 2011 (ako aj v roku 2010) bola mediánová návratnosť kapitálu dosiahnutá referenčnou skupinou vybraných prevádzkovateľov trajektov, ktorí ponúkali námorné spojenia v rámci Talianska alebo medzi Talianskom a inými členskými štátmi, vyššia než 6,5 % a miestami presahovala 8 %. Preto sa návratnosť kapitálu vo výške 6,9 % považuje za zodpovedajúcu návratnosti kapitálu pozorovanej v prípade referenčnej skupiny.

(330) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že predložená návratnosť kapitálu vo výške 6,9 % zostáva na primeranej úrovni.

(331) Taliansko napokon predložilo potrebné dôkazy o tom, že boli vykonané všetky pravidelné kontroly s cieľom zabezpečiť, aby výška náhrady neprekročila čisté náklady na službu. Komisia okrem toho pripomína, že náhrada sa vypláca v splátkach (pozri odôvodnenie 41) a že záverečná platba sa uskutočňuje na základe skutočných nákladov a príjmov za daný rok. Tým sa zaručí, že výška náhrady neprekročí čisté náklady na službu.

(332) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že výška náhrady poskytnutá spoločnosti Toremar počas obdobia predĺženia pôvodného dohovoru neviedla k vzniku žiadnej nadmernej náhrady a že sú splnené súvisiace požiadavky oddielu 2.8 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

6.3.1.7. Priorita kotvenia

(333) V článku 19b ods. 21 zákona z roku 2009 sa jasne špecifikuje, že priorita kotvenia je potrebná na zaručenie územnej kontinuity s ostrovmi a vzhľadom na záväzky spoločností bývalej skupiny Tirrenia Group vrátane spoločnosti Toremar vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Ak by pre spoločnosti poverené záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme v skutočnosti neexistovalo nijaké prioritné kotvenie, tieto spoločnosti by možno museli pred vybavením v doku čakať, kým na ne príde rad, čím by vznikalo oneskorenie, ktoré by bolo popretím účelu zabezpečiť spoľahlivé a pohodlné spojenie pre spotrebiteľov. Na uspokojenie potrieb mobility obyvateľstva ostrovov a na podporu hospodárskeho rozvoja dotknutých ostrovov je skutočne potrebný riadny cestovný poriadok. Keďže v dohovore sú okrem toho v prípade trás so službami vo verejnom záujme pevne stanovené časy odchodov, priorita kotvenia je nutná na zabezpečenie toho, aby prístavy prideľovali kotviská a časy kotvenia tak, aby prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme mohol dodržať svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(334) Komisia sa na základe týchto skutočností domnieva, že toto opatrenie sa poskytlo, aby spoločnosť Toremar mohla plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré predstavujú skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri oddiel 6.3.1.2). Taliansko okrem toho potvrdilo, že priorita kotvenia sa vzťahuje len na služby poskytované v režime služieb vo verejnom záujme.

(335) Komisia už podrobne posudzovala zlučiteľnosť služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a súvisiacej náhrady pre spoločnosť Toremar počas predĺženia pôvodného dohovoru (pozri oddiel 6.3.1). Komisia sa preto domnieva, že posúdenie zlučiteľnosti, pokiaľ ide o prioritu kotvenia, sa môže obmedziť na stanovenie toho, či by toto opatrenie mohlo viesť k nadmernej náhrade.

(336) Komisia berie na vedomie argumenty Talianska, že akákoľvek možná peňažná výhoda z priority kotvenia by bola obmedzená (pozri odôvodnenie 137). Riziko nadmernej náhrady vyplývajúcej z tohto opatrenia by preto bolo takisto obmedzené. Pokiaľ by sa týmto opatrením znížili prevádzkové náklady alebo zvýšili príjmy prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme, tieto účinky by sa navyše plne odrazili v interných účtoch prevádzkovateľa. Kontroly nadmernej náhrady, ktoré boli uplatnené na spoločnosť Toremar a ktoré sú opísané v oddiele 6.3.1.6, sú preto vhodné aj na zistenie akejkoľvek možnej nadmernej náhrady vyplývajúcej z priority kotvenia.

(337) Komisia preto dospela k záveru, že priorita kotvenia, ktorá je neoddeliteľne spojená so službami vo verejnom záujme, ktoré vykonávala spoločnosť Toremar, je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

6.3.1.8. Záver

(338) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach 286 až 337 Komisia dospela k záveru, že náhrada poskytnutá spoločnosti Toremar za poskytovanie námorných služieb na základe predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2010 do 1. januára 2012 a priorita kotvenia sú v súlade s platnými podmienkami rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a sú preto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

6.3.2. *Záver o zlučiteľnosti pomoci*

(339) Komisia na základe predchádzajúceho posúdenia dospela k záveru, že náhrada poskytnutá spoločnosti Toremar a priorita kotvenia v prípade prevádzky námorných trás v období od 1. januára 2010 do 1. januára 2012 sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ a rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

## 7. **ZÁVER**

(340) Komisia dospela k záveru, že Taliansko neoprávnene vykonalo opatrenia pomoci, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, čím porušilo článok 108 ods. 3 ZFEÚ. Na základe predchádzajúceho posúdenia Komisia rozhodla, že náhrada za služby vo verejnom záujme poskytnutá spoločnosti Toremar na základe predĺženia pôvodného dohovoru je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ. Keďže priorita kotvenia je neoddeliteľne spojená s poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spoločnosťou Toremar, toto opatrenie je takisto zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ZFEÚ.

(341) Komisia ďalej dospela k názoru, že tieto opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ:

1. náhrada poskytnutá spoločnosti Toremar za poskytovanie námorných služieb na základe novej zmluvy o poskytovaní služieb na obdobie od 2. januára 2012 do 31. decembra 2023 zviazanej so spoločnosťou Toremar a s prioritou kotvenia pre spoločnosť Moby/Toremar, pretože je v súlade so štyrmi kritériami rozsudku vo veci *Altmark*;

2. to, že spoločnosť Toremar použila finančné prostriedky na modernizáciu lodí, pretože tieto prostriedky neboli použité na účely likvidity, a

3. oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Toremar a možnosťou použiť zdroje z fondu FAS na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

Náhrada poskytnutá spoločnosti Toremar a priorita kotvenia v prípade poskytovania námorných služieb v rámci predĺženia pôvodného dohovoru v období od 1. januára 2009 do 1. januára 2012 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Taliansko udelilo túto pomoc spoločnosti Toremar v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom.

*Článok 2*

Uzavretie novej zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie od 2. januára 2012 do 31. decembra 2023 zviazanej so spoločnosťou Toremar a s prioritou kotvenia pre spoločnosť Moby/Toremar nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

*Článok 3*

Finančné prostriedky, ktoré spoločnosť Toremar dostala na modernizáciu lodí, neboli použité na účely likvidity, a preto nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Toremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

*Článok 4*

Oslobodenie od dane v súvislosti s procesom privatizácie spoločnosti Toremar a možnosť použiť zdroje z fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* na plnenie potrieb likvidity, ako sa stanovuje zákonom z roku 2010, nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Toremar v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

*Článok 5*

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 17. júna 2021

*Za Komisiu*
Margrethe VESTAGER
*členka Komisie*