SKLEPI

KAZALO

1. Postopek ... 9
2. Ozadje in opis ukrepov, ki so predmet preiskave ... 10
2.1 Splošni okvir ... 10
2.1.1 Prvotne pogodbe ... 10
2.1.2 Podaljšanje prvotnih pogodb ... 12
2.1.3 Privatizacija družbe Toremar in sklenitev nove pogodbe o opravljanju storitev ... 13
2.2 Ukrepi, ki so predmet sklepov iz leta 2011 in 2012 ... 13
2.3 Podroben opis ukrepov, ki so predmet tega sklepa ... 13
2.3.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo ... 13
2.3.1.1 Obveznosti javne službe ... 13
2.3.1.2 Proračun in trajanje ... 14
2.3.2 Privatizacija družbe Toremar ... 16
2.3.2.1 Postopek prodaje in končna oddaja ... 17
2.3.2.2 Prodajna pogodba ... 17
2.3.2.3 Postopki na nacionalni ravni ... 18
2.3.3 Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Toskano in družbo Moby/Toremar ... 19
2.3.3.1 Upravičenka ... 19
2.3.3.2 Poti ... 19
2.3.3.3 Trajanje ... 19
2.3.3.4 Obveznosti javne službe ... 19
2.3.3.5 Določbe o nadomestilu in končna oddaja ... 20
2.3.4 Prednostni privez ... 20
2.3.5 Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010 ... 21
2.4 Postopek za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609 ... 21
3. Razlogi za začetek in podaljšanje postopka ... 23
3.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo ... 23
3.1.1 Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči ... 23
3.1.2 Združljivost ... 23
3.2 Privatizacija družbe Toremar ... 24
3.3 Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Toskano in družbo Moby/Toremar ... 24
3.3.1 Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči ... 24
3.3.2 Združljivost ... 25
3.4 Prednostni privez ... 25
3.5 Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010 ... 25
4. Pripombe Italije ... 25
4.1 O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju ... 25

4.2 O privatizaciji družbe Toremar 26
4.2.1 O prodajni ceni družbe Toremar 26
4.2.2 O preglednosti in nediskriminatornosti postopka 26
4.3 O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark 26
4.4 O 9,95-odstotni stopnji donosa, uporabljeni za leto 2010, in 6,5-odstotni premiji za tveganje, določeni v direktivi odbora CIPE leta 2010 27
4.5 O prednostnem privezu 27
4.6 O ukrepih, določenih v zakonu iz leta 2010 28
4.7 O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 28
4.8 O skladnosti prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 29
5. Pripombe družbe Moby/Toremar 29
5.1 O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju 29
5.2 O privatizaciji družbe Toremar 29
5.2.1 O ceni, plačani za delnice družbe Toremar 29
5.2.2 O preglednosti in nediskriminatornosti postopka ter o prodaji sredstev družbe Toremar v svežnju z novim javnim naročilom storitev 29
5.3 O skladnosti novega javnega naročila storitev z merili iz sodbe v zadevi Altmark 30
5.4 O podaljšanju prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo 30
6. Ocena 31
6.1 Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU 31
6.1.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo 31
6.1.1.1 Državna sredstva 31
6.1.1.2 Selektivnost 31
6.1.1.3 Gospodarska prednost 31
6.1.1.4 Učinek na konkurenco in trgovino 33
6.1.1.5 Sklepna ugotovitev 33
6.1.1.6 Nova ali obstoječa pomoč 33
6.1.2 Oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar družbi Moby/Toremar 34
6.1.2.1 Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark 34
6.1.2.2 Drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark 40
6.1.2.3 Tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark 40
6.1.2.4 Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark 43
6.1.2.5 Sklepna ugotovitev 48
6.1.3 Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010 48
6.1.3.1 Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti 48
6.1.3.2 Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije 49
6.1.3.3 Možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb 49
6.1.4 Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči 50

6.2 Zakonitost pomoči 50
6.3 Združljivost pomoči 50
6.3.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo 50
6.3.1.1 Pravila, ki se uporabljajo 50
6.3.1.2 Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je navedena v členu 106 PDEU 52
6.3.1.3 Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila 54
6.3.1.4 Trajanje obdobja pooblastitve 55
6.3.1.5 Skladnost z Direktivo 2006/111/ES 55
6.3.1.6 Znesek nadomestila 55
6.3.1.7 Prednostni privez 57
6.3.1.8 Sklepna ugotovitev 58
6.3.2 Sklepna ugotovitev glede združljivosti pomoči 58
7. Sklepna ugotovitev 58

SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/348

z dne 17. junija 2021

glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki sta jih Italija in dežela Toskana izvedli za družbo Toremar in njeno pridobiteljico, družbo Moby

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 4271)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je 23. marca 2009, 9. decembra 2009, 21. decembra 2009, 6. januarja 2010, 27. septembra 2010 in 12. oktobra 2010 prejela šest pritožb v zvezi z več ukrepi podpore, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia ([2]). Pritožbe so se nanašale na nadomestilo za javne storitve, dodeljeno tem družbam po izteku prvotnih javnih naročil storitev, sklenjenih z Italijo za obdobje od januarja 1989 do decembra 2008 (v nadaljnjem besedilu: prvotne pogodbe), dodatne podporne ukrepe, določene v več zakonodajnih aktih, sprejetih v okviru postopka privatizacije družb, ter nekatera vprašanja, zlasti v zvezi s postopkom privatizacije družb Tirrenia di Navigazione S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Tirrenia) in Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Siremar).

(2) Italija je 1. decembra 2010 Komisiji priglasila nadomestilo, ki ga je v letih 2009 in 2010 plačala družbi Toscana Regionale Marittima S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Toremar).

(3) Komisija je 5. oktobra 2011 začela formalni postopek preiskave v zvezi z več ukrepi, ki jih je Italija sprejela v korist družb nekdanje skupine Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2011). Preiskava se je med drugim nanašala na nadomestilo, dodeljeno družbi Toremar za opravljanje storitev na več pomorskih poteh od 1. januarja 2009, in več drugih ukrepov, dodeljenih navedeni družbi (glej uvodno izjavo 33).

(4) Sklep iz leta 2011 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih v okviru preiskave ([3]).

(5) Italija je z dopisom z dne 28. septembra 2011 Komisijo že obvestila, da namerava privatizirati regionalne družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar. Komisija je 26. oktobra 2011 Italiji poslala zahtevo za informacije v zvezi s postopkom privatizacije. Italija je 30. novembra 2011 predložila odgovor na zahtevo Komisije za informacije z dne 26. oktobra 2011.

([1]) UL C 28, 1.2.2012, str. 18, in UL C 84, 22.3.2013, str. 58.

([2]) Nekdanja skupina Tirrenia je bila sestavljena iz družb 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. in Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Državna pomoč – Italijanska republika – Državna pomoč SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Državna pomoč podjetjem nekdanje skupine Tirrenia – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2), Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 28, 1.2.2012, str. 18).

(6) Italija je 15. novembra 2011 predložila pripombe o ukrepih, zajetih v sklepu iz leta 2011.

(7) Družba Toscana di Navigazione S.r.l. je 28. februarja 2012 po telefaksu vložila pritožbo zaradi nezakonite državne pomoči zaradi privatizacije družbe Toremar in nadomestila, plačanega družbi Moby S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Moby), izbranemu kupcu družbe Toremar. V pritožbi je trdila zlasti, da: (i) se je s postopkom prodaje družbi Moby zagotovila prednost, (ii) je posledica združitve družb Toremar in Moby monopol na poti Piombino–Elba ter (iii) nadomestilo, dodeljeno družbi Moby za opravljanje javne storitve v okviru novega javnega naročila storitev z veljavnostjo 12 let, ni združljivo z notranjim trgom, če podobne storitve na komercialni podlagi že zagotavlja pritožnik sam.

(8) Italija je z dopisom z dne 19. julija 2012 predložila dodatne informacije o privatizaciji regionalnih družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar.

(9) Komisija je 7. novembra 2012 razširila obseg postopka preiskave, med drugim v zvezi z nekaterimi dodatnimi podpornimi ukrepi, ki jih je dežela Toskana dodelila družbi Toremar v zvezi z nadomestilom za javne storitve, dodeljenim družbi Toremar na podlagi novega javnega naročila storitev. Komisija je 19. decembra 2012 sprejela spremenjeno različico navedenega sklepa (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2012).

(10) Sklep iz leta 2012 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih v okviru preiskave ([4]).

(11) Italija je 11. decembra 2012 predložila svoje pripombe, 22. aprila 2013 pa je Komisija prejela pripombe družbe Toremar in njenega kupca, družbe Moby.

(12) Komisija je s sklepom z dne 22. januarja 2014 (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2014) ([5]) končala formalni postopek preiskave v zvezi z več ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar. Pritožbo, ki sta jo družbi Saremar in dežela Sardinija vložili zoper navedeni sklep, je Splošno sodišče leta 2017 zavrnilo ([6]).

(13) Komisija je 25. januarja 2018, 29. marca 2018, 31. avgusta 2018, 12. februarja 2019, 5., 14. in 17. februarja 2020 ter 12. oktobra 2020 od Italije zahtevala dodatne informacije. Italija je te informacije predložila 26. aprila 2018, 31. maja 2018, 2. novembra 2018, 11. decembra 2018, 8. aprila 2019, 16. in 28. oktobra 2019, 7., 16. in 23. februarja 2020, 21. aprila 2020, 9. novembra 2020 ter 1. in 10. decembra 2020.

(14) Ta sklep se nanaša le na morebitno pomoč za družbo Toremar, kot je navedeno v oddelku 2.3. Vsi preostali ukrepi, ki so predmet sklepa iz leta 2011 in sklepa iz leta 2012, se preučujejo ločeno v zadevah SA.32014, SA.32015 in SA.32016, zato niso zajeti s tem sklepom. Ti preostali ukrepi se nanašajo zlasti na druge družbe nekdanje skupine Tirrenia.

2. **OZADJE IN OPIS UKREPOV, KI SO PREDMET PREISKAVE**

2.1 **Splošni okvir**

2.1.1 *Prvotne pogodbe*

(15) Skupina Tirrenia je bila prek družbe Fintecna ([7]) prej v lasti Italije, prvotno pa jo je sestavljalo šest družb, in sicer Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar in Toremar. Te družbe so izvajale storitve pomorskega prometa na podlagi ločenih javnih naročil storitev, ki so bila leta 1991 sklenjena z Italijo, veljala pa so 20 let, tj. od januarja

([4]) Državne pomoči – Italijanska republika – Državna pomoč SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Državne pomoči družbam nekdanje skupine Tirrenia in njihovim pridobiteljem – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) PDEU (UL C 84, 22.3.2013, str. 58).

([5]) Sklep Komisije (EU) 2018/261 z dne 22. januarja 2014 glede ukrepov SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ki jih izvaja dežela Sardinija v korist družbe Saremar (UL L 49, 22.2.2018, str. 22).

([6]) Glej sodbo z dne 6. aprila 2017, Regione autonoma della Sardegna proti Komisiji, T-219/14, EU:T:2017:266.

([7]) Družba Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je v celoti v lasti italijanskega ministrstva za gospodarstvo in finance, specializirana pa je za upravljanje lastniških deležev in postopkov privatizacije ter obravnavanje projektov za racionalizacijo in prestrukturiranje družb, ki se soočajo z industrijskimi, finančnimi ali organizacijskimi težavami.

1989 do decembra 2008. Družba Fintecna je imela v lasti 100-odstotni delniški kapital družbe Tirrenia, ta pa je imela v celoti v lasti deželne družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar. Družba Adriatica, ki je včasih opravljala storitve na več poteh med Italijo in Albanijo/Hrvaško/Grčijo/Črno goro, se je leta 2004 združila z družbo Tirrenia.

(16) Namen teh prvotnih pogodb je bil zagotoviti redno in zanesljivo izvajanje storitev pomorskega prometa, pri čemer večina teh storitev povezuje celinsko Italijo ter Sicilijo, Sardinijo in druge manjše italijanske otoke. V ta namen je Italija dodelila finančno podporo v obliki subvencij, ki se plačajo neposredno vsaki družbi v skupini Tirrenia.

(17) Družba Toremar je tradicionalno opravljala dejavnosti na poteh za pomorsko kabotažo ([8]) med deželo Toskano in manjšimi sosednjimi otoki. Zadevne poti so natančno opisane v uvodni izjavi 38.

(18) Komisija se je 6. avgusta 1999 odločila, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) v zvezi s pomočjo, plačano na podlagi prvotnih pogodb šestim družbam, ki so takrat sestavljale skupino Tirrenia.

(19) Italijanski organi so med fazo preiskave zahtevali, da se zadeva skupine Tirrenia razdeli, da bi se lahko prednostno obravnavalo sprejetje končnega sklepa glede družbe Tirrenia. Razlog za to zahtevo sta bila načrt Italije za privatizacijo skupine, in sicer najprej družbe Tirrenia, in njen namen, da bi pospešili postopek v zvezi s to družbo.

(20) Komisija se je odločila, da lahko ugodi zahtevi Italije, in je z Odločbo Komisije 2001/851/ES ([9]) zaključila postopek v zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2001). Pomoč je razglasila za združljivo pod pogojem, da Italija spoštuje nekatere zaveze.

(21) Komisija je z Odločbo 2005/163/ES ([10]) (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2004) razglasila nadomestilo, ki ga je Italija dodelila družbam skupine Tirrenia, razen družbi Tirrenia, za delno združljivo z notranjim trgom, vendar pod pogojem, da Italija spoštuje več zavez, in za delno nezdružljivo z notranjim trgom. Odločba je temeljila na računovodskih podatkih iz obdobja 1992–2001 in vključevala nekatere pogoje, ki naj bi zagotovili združljivost nadomestila ves čas trajanja prvotnih pogodb.

(22) S sodbo z dne 4. marca 2009 v združenih zadevah T-265/04, T-292/04 in T-504/04 ([11]) (v nadaljnjem besedilu: sodba iz leta 2009) je Splošno sodišče odločbo iz leta 2004 razglasilo za nično.

(23) Komisija je s Sklepom Komisije (EU) 2020/1411 ([12]) končala preiskavo družb skupine Tirrenia, razen družbe Tirrenia, vključno z družbo Toremar, za obdobje 1992–2008 (v nadaljnjem besedilu: sklep o skupini Tirrenia iz leta 2020). Komisija je sklenila, da pomoč, dodeljena za opravljanje prevoznih storitev pomorske kabotaže, pomeni obstoječo pomoč, pomoč, dodeljena za opravljanje storitev mednarodnega pomorskega prevoza, pa je združljiva z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([13]).

([8]) Glej Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992) (v nadaljnjem besedilu: uredba o pomorski kabotaži).

([9]) Odločba Komisije 2001/851/ES z dne 21. junija 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Italija dodelila pomorskemu podjetju Tirrenia di Navigazione (UL L 318, 4.12.2001, str. 9).

([10]) Odločba Komisije 2005/163/ES z dne 16. marca 2004 o državni pomoči, ki jo je Italija izplačala ladjarskim družbam Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 53, 26.2.2005, str. 29).

([11]) Sodba z dne 4. marca 2009, Tirrenia di Navigazione in drugi proti Komisiji, združene zadeve T-265/04, T-292/04 in T-504/04, EU:T:2009:48.

([12]) Sklep Komisije (EU) 2020/1411 z dne 2. marca 2020 o državni pomoči št. C 64/99 (ex NN 68/99), ki jo je Italija izvedla za ladjarske družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia) (UL L 332, 12.10.2020, str. 1).

([13]) Sporočilo Komisije: Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

(24) Komisija je s Sklepom Komisije (EU) 2020/1412 ([14]) končala formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, dodeljenimi družbi Tirrenia in njeni pridobiteljici, družbi CIN, za obdobje 2009–2020.

2.1.2 *Podaljšanje prvotnih pogodb*

(25) V členu 26 zakonskega odloka št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, je bilo določeno podaljšanje prvotnih pogodb (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Toremar), ki naj bi 31. decembra 2008 prvotno prenehale veljati za eno leto, in sicer do 31. decembra 2009.

(26) V členu 19-*ter* zakonskega odloka št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 166 z dne 20. novembra 2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2009), je bilo določeno, da se zaradi privatizacije družb skupine Tirrenia delež deželnih družb (razen družbe Siremar) brez kakršnega koli plačila prenese z matične družbe Tirrenia na druge dežele, in sicer:

(a) družba Caremar bi se najprej prenesla na deželo Kampanijo. Dežela Kampanija bi nato na deželo Lacij prenesla dejavnosti družbe Caremar, ki bi pod imenom Laziomar samostojno zagotavljala prometne povezave s Pontinskim otočjem ([15]);

(b) družba Saremar bi se prenesla na deželo Sardinijo in

(c) družba Toremar bi se prenesla na deželo Toskano.

(27) V zakonu iz leta 2009 je bilo tudi opredeljeno, da bo Italija do 31. decembra 2009 sklenila novi pogodbi z družbama Tirrenia in Siremar. Prav tako bi bile regionalne storitve vključene v osnutke javnih naročil storitev, ki bi jih sklenili regionalni organi Sardinije in Toskane ter družbi Saremar in Toremar do 31. decembra 2009, deželi Kampanija in Lacij ter družbi Caremar in Laziomar pa do 28. februarja 2010. Osnutki novih pogodb/javnih naročil storitev bi bili določeni v okviru oddaje javnega naročila s temi družbami, nato pa bi se po koncu privatizacije vsake od teh družb sklenili s kupci ([16]).

(28) V ta namen so bile v zakonu iz leta 2009 prvotne pogodbe (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Toremar) dodatno podaljšane za obdobje od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010.

(29) V zakonu iz leta 2009 so opredeljene tudi fiksne letne zgornje meje nadomestila za opravljanje storitev od leta 2010 (na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb ter na podlagi novih pogodb in javnih naročil storitev) v skupnem znesku 184 942 251 EUR:

Družba	**Najvišje letno nadomestilo**
Tirrenia	72 685 642 EUR
Siremar	55 694 895 EUR
Saremar	13 686 441 EUR
Toremar	13 005 441 EUR
Caremar	29 869 832 EUR ([1])

([1]) Od tega se 19 839 226 EUR dodeli deželi Kampanija in 10 030 606 EUR deželi Lacij.

Preglednica 1 – Zgornje meje nadomestila od leta 2010

([14]) Sklep Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione (UL L 332, 12.10.2020, str. 45).

([15]) Ta prenos je bil formaliziran 1. junija 2011.

([16]) Člen 19-*ter*, odstavek 10, zakona iz leta 2009.

(30) Nazadnje je bilo v členu 1 zakona št. 163 z dne 1. oktobra 2010, s katerim je bil preoblikovan zakonski odlok št. 125 z dne 5. avgusta 2010 (v nadaljnjem besedilu: zakon iz leta 2010), določeno, da se prvotne pogodbe (vključno s pogodbo, ki se uporablja za družbo Toremar) dodatno podaljšajo od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar, tj. do 19. julija 2012 oziroma 31. julija 2012.

2.1.3 *Privatizacija družbe Toremar in sklenitev nove pogodbe o opravljanju storitev*

(31) Januarja 2010 se je začel postopek za oddajo javnega naročila (glej oddelek 2.3.2), da bi se našel kupec za družbo Toremar v svežnju z novim javnim naročilom storitev za zagotavljanje pomorskih storitev za obdobje 12 let v zameno za nadomestilo za javne storitve.

(32) Po uspešni ponudbi v postopku za oddajo javnega naročila je novi lastnik družbe Toremar postala družba Moby. Prodajna pogodba med deželo Toskano in družbo Moby je bila podpisana 2. januarja 2012. Istega dne so pogodbenice (vključno z družbo Toremar) podpisale novo pogodbo o opravljanju storitev za zagotavljanje pomorskih storitev. Na podlagi navedenega je bilo 2. januarja 2012 lastništvo vseh delnic družbe Toremar preneseno z dežele Toskane na družbo Moby.

2.2 **Ukrepi, ki so predmet sklepov iz leta 2011 in 2012**

(33) V formalnem postopku preiskave, ki se je začel s sklepoma iz let 2011 in 2012, se ocenjujejo naslednji ukrepi:

(a) nadomestilo za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi podaljšanja prvotnih pogodb (*ukrep 1*);

(b) nezakonito podaljšanje pomoči za reševanje, dodeljene družbama Tirrenia in Siremar (*ukrep 2*);

(c) privatizacija družb nekdanje skupine Tirrenia ([17]) (*ukrep* 3);

(d) nadomestilo, plačano za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena na podlagi prihodnjih pogodb/javnih naročil storitev (*ukrep* 4);

(e) prednostni privez (*ukrep 5*);

(f) ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010, s katerim je bil preoblikovan zakonski odlok št. 125/2010 (*ukrep 6*);

(g) dodatni ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar (*ukrep 7*).

(34) Komisija je s sklepom iz leta 2014 končala formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepi, ki jih je dežela Sardinija sprejela v korist družbe Saremar in ki so zgoraj navedeni kot ukrep 7, razen enega ukrepa ([18]).

2.3 **Podroben opis ukrepov, ki so predmet tega sklepa**

(35) V tem sklepu so obravnavani le ukrepi od 1, 3, 4, 5 in 6, kot so navedeni v uvodni izjavi 33, če vključujejo družbi Toremar in Moby. Ti ukrepi so podrobneje opisani v oddelkih v nadaljevanju.

2.3.1 *Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo*

2.3.1.1 Obveznosti javne službe

(36) V členu 1 prvotne pogodbe z družbo Toremar so predvideni petletni načrti, v katerih se podrobno opredelijo pristanišča, v katerih je treba opravljati storitve, vrsta plovil, ki naj bi se uporabljala, zahtevana pogostost storitve in prevoznine, ki se plačajo.

(37) Prvi petletni načrt (za obdobje 1990–1994) za družbo Toremar je bil odobren z ministrskim odlokom z dne 29. maja 1990, uporabljal pa se je retroaktivno od 1. januarja 1990. V drugem načrtu, ki je zajemal obdobje 1995–1999 in je bil odobren z ministrskim odlokom z dne 14. maja 1996, so poti in pogostosti ostale nespremenjene. Načrt za obdobji 2000–2004 in 2005–2008 je bil pripravljen, vendar ga pristojna ministrstva niso nikoli uradno odobrila. Namesto tega je vlada sprejela *ad hoc* sklepe, da bi storitve bolj uskladila s potrebami lokalnih skupnosti, ne da bi pri tem bistveno spremenila sistem javnih storitev.

([17]) To vključuje odlog plačila dela nakupne cene s strani družbe CIN za pridobitev poslovne veje Tirrenia in več domnevnih dodatnih ukrepov pomoči v okviru privatizacije poslovne veje družbe Siremar (npr. posredno osebno jamstvo in povečanje kapitala s strani države za družbo CdI, tj. subjekt, ki je prvotno pridobil poslovno vejo družbe Siremar).

([18]) V sklepu iz leta 2014 namreč ni bil ocenjen projekt „Bonus Sardo – Vacanza“, ki je del ukrepa 7, in prav tako ne bo ocenjen v tem sklepu.

(38) Na podlagi prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana z naknadnimi pravnimi akti, navedenimi v uvodnih izjavah 25 do 30 zgoraj, je družba Toremar vse leto opravljala storitev na naslednjih poteh:

— na poti Livorno–Gorgona–Capraia je družba Toremar zagotavljala potniške in mešane storitve (potniki in vozila) z dvakrattedensko storitvijo do otoka Gorgona in dnevno storitvijo do otoka Capraia. Julija in avgusta je bil na tej poti prisoten še en gospodarski subjekt, tj. družba Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., ki je uporabljal visokohitrostno plovilo, namenjeno samo potnikom. Vendar je ta družba leta 2010 nehala opravljati storitve na tej poti;

— na poti Piombino–Portoferraio (otok Elba) je družba Toremar zagotavljala dnevne mešane storitve. Na tej poti so bili konkurenti tudi družba Moby s pogostimi mešanimi plovbami vse leto ter dva nova udeleženca na trgu, tj. družba Blu Navy, ki je plovbe začela leta 2010 (od aprila do oktobra), in Elba Ferries, ki je storitev izvajala samo v poletni sezoni;

— na poti Piombino–Cavo–Portoferraio (otok Elba) je družba Toremar opravljala samo potniško storitev, pri čemer je uporabljala hitri hidrogliser;

— na poti Piombino–Rio Marina–Porto Azzurro–Pianosa (otok Elba) je bila družba Toremar edini gospodarski subjekt, ki je zagotavljal dnevne mešane storitve v pristanišču Rio Marina in tedensko storitev v pristanišču Pianosa;

— na poti Porto S. Stefano–otok Giglio je družba Toremar vse leto zagotavljala dnevne mešane storitve. Na tej poti je bil prisoten tudi gospodarski subjekt Maregiglio, ki je od aprila do novembra zagotavljal mešane storitve, pri čemer je oktobra in novembra opravil povprečno dve do štiri plovbe na dan, med aprilom in septembrom pa šest do osem plovb na dan.

2.3.1.2 Proračun in trajanje

(39) V preglednici 2 je prikazan letni znesek nadomestila, ki ga je Italija plačala družbi Toremar za obdobje 2009–2011.

(40) Poleg tega je dežela Toskana rezervirala dodatni letni proračun v višini 3 000 000 EUR, ki jih je bilo treba plačati družbi Toremar po poročanju o dejanskih prihodkih in stroških, nastalih v letih 2010 in 2011. V navedenih letih se je število potnikov zaradi gospodarske in finančne krize precej zmanjšalo, stroški goriva pa so se povečali. Po mnenju dežele Toskane nadomestilo, plačano iz centralnega državnega proračuna, zato ni zadostovalo za kritje skupnih stroškov javne storitve.

Leto	Nadomestilo	Rezerva	Skupaj
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

Preglednica 2 – Dodeljeno nadomestilo za obdobje 2009–2011 (v EUR)

(41) V prvotni pogodbi je določeno, da se letno nadomestilo za javne storitve plača tako: začetno predplačilo se plača marca vsako leto in je enako 70 % nadomestila, plačanega preteklo leto. Drugo plačilo, ki se opravi junija, je enako 20 % nadomestila. Razlika med plačanimi zneski in primanjkljajem med operativnimi stroški in prihodki v tekočem letu predstavlja neporavnani znesek, ki se plača do 30. novembra. Če bi se izkazalo, da je družba Toremar prejela znesek, večji od neto stroška opravljenih storitev (prihodki, od katerih se odštejejo izgube), je v prvotni pogodbi določeno, da mora družba Toremar razliko povrniti ([19]).

— Nadomestilo, dodeljeno leta 2009

([19]) S sklepom, ki so ga na medresorskem posvetovanju o določitvi letne subvencije, opredeljene na podlagi člena 11 zakona št. 856/1986, sprejeli ministrstvo za infrastrukturo in promet, ministrstvo za gospodarstvo in finance ter ministrstvo za gospodarski razvoj (v nadaljnjem besedilu: medresorsko posvetovanje), se po 25. novembru 2010 vsak znesek prekomernega nadomestila odšteje od prihodnjih predplačil subvencije.

(42) Predsedniški odlok št. 501 z dne 1. junija 1979 (v nadaljnjem besedilu: odlok št. 501/79) določa različne elemente (prihodke in stroške), ki se vključijo v izračun subvencije, ki se plača izvajalcem pomorske javne službe. Zakon št. 856 z dne 5. decembra 1986 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 856/86) dodatno opredeljuje nekatere spremembe, povezane s sistemom obveznosti pomorske javne službe v Italiji. V zvezi s povezavami z manjšimi in večjimi otoki člen 11 navedenega zakona spreminja merila za izračun nadomestila za javne storitve. Dejansko je bilo treba subvencijo izračunati na podlagi razlike med prihodki in stroški storitve, kot se določijo ob upoštevanju povprečnih in objektivnih meril, ter vanjo vključiti razumen donos vloženega kapitala. Člen 11 tudi določa, da morajo javna naročila storitev vključevati seznam subvencioniranih poti, pogostost in vrste ladij, ki naj bi se uporabljale. Subvencije so morala odobriti pristojna ministrstva. Načela, določena v predsedniškem odloku št. 501/79 in zakonu št. 856/86, so bila v prvotnih pogodbah upoštevana.

(43) Nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v letu 2009 je bilo dejansko izračunano v skladu z metodologijo, določeno v prvotni pogodbi, ki je veljala od leta 1991 in ki je bila po prvotnem izteku veljavnosti 31. decembra 2008 podaljšana. Natančneje je nadomestilo ustrezalo akumulirani čisti izgubi za storitve, ki so se opravljale v okviru sistema javnih storitev, k tej pa je bil prištet variabilni znesek, ki je ustrezal donosu vloženega kapitala.

(44) Različni stroškovni elementi, upoštevani pri izračunu nadomestila, ki so ga opredelili javni organi, so bili stroški pridobitve, oglaševanja in nastanitve, stroški natovarjanja, raztovarjanja in manevriranja, stroški obalnega upravnega osebja, stroški vzdrževanja ladij, upravni stroški, stroški zavarovanja, stroški najema in zakupa, stroški goriva, davkov in amortizacije.

— Nadomestilo, dodeljeno leta 2010 in 2011 ter od leta 2012

(45) Od leta 2010 je bilo nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena določeno z uporabo nove metodologije, ki je bila določena v direktivi odbora CIPE ([20]) z dne 9. novembra 2007 o merilih za opredelitev obveznosti javne službe in dinamiki prevoznin v sektorju pomorske kabotaže v javnem interesu (v nadaljnjem besedilu: direktiva odbora CIPE) ([21]). Direktiva odbora CIPE je bila v skladu s preambulo izdana zaradi privatizacije javnih družb, ki opravljajo pomorske storitve v okviru sistema javnih storitev ([22]). Določbe direktive odbora CIPE so se za storitve, ki so jih družbe skupine Tirrenia zagotavljale od leta 2010, uporabljale celo pred začetkom veljavnosti ustreznih novih pogodb in javnih naročil storitev po zadevnih privatizacijah.

(46) Metoda, določena v direktivi odbora CIPE, omogoča družbam, ki opravljajo pomorsko javno storitev, da imajo ustrezen donos. Stopnja donosa kapitala se izračuna na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC).

(47) Zahtevan donos lastniškega kapitala ([23]) se izračuna z modelom določanja cen osnovnih sredstev (CAPM). Na podlagi CAPM se stroški lastniškega kapitala izračunajo kot funkcija (i) netvegane stopnje donosa, (ii) koeficienta beta (ocene profila tveganja družbe glede na trg lastniških vrednostnih papirjev) in (iii) premije za tveganje lastniških vrednostnih papirjev, dodeljene trgu teh papirjev.

(48) Natančneje bi se stroški lastniškega kapitala izračunali tako, da bi se premija za dodatno tveganje uporabila za stopnjo donosa netveganih dejavnosti. Ta premija se izračuna kot premija za tržno tveganje, pomnožena s koeficientom beta, ki meri, kako tvegana je posamezna dejavnost glede na trg.

(49) Direktiva odbora CIPE določa, da stopnja donosa netveganih dejavnosti ustreza povprečnemu bruto donosu referenčnih desetletnih obveznic glede na predhodnih 12 mesecev, za katere so na voljo podatki.

(50) Direktiva odbora CIPE določa 4-odstotno premijo za tržno tveganje. Vendar se v primeru storitve, ki se opravlja na neizključni podlagi, za domnevno večje tveganje, ki ga nosi gospodarski subjekt, plača nadomestilo, in sicer tako, da se premiji za tržno tveganje prišteje dodatnega 2,5 %.

([20]) Comitato interministeriale per la programmazione economica – CIPE (Medministrski odbor za gospodarsko načrtovanje).
([21]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (Uradni list Italijanske republike, GURI) št. 50 z dne 28. februarja 2008.
([22]) V skladu s členom 1, odstavek 999, zakona št. 296 z dne 27. decembra 2006 in členom 1, točka (e), zakonskega odloka št. 430/1997.
([23]) Želena stopnja donosa za posameznega vlagatelja lastniškega kapitala glede na profil tveganja družbe in povezane denarne tokove.

(51) Znesek nadomestila, plačanega družbi Toremar, v praksi ne sme preseči zgornje meje 13 005 441 EUR na leto, kot je določena v zakonu iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 29). Čeprav zakon iz leta 2009 omejuje letno nadomestilo, plačano vsem družbam Tirrenia za opravljanje pomorskih storitev, za katere se uporablja sistem javnih storitev, direktiva odbora CIPE vsebuje tudi nekatere zaščitne ukrepe, ki tem gospodarskim subjektom omogočajo, da v zadostni meri krijejo svoje operativne stroške.

(52) V skladu z direktivo odbora CIPE je treba obseg storitev, najvišje prevoznine, določene v novem javnem naročilu storitev, in nadomestilo, ki se dejansko dodeli, predvsem določiti tako, da se ponudniku storitev odobri kritje vseh dopustnih stroškov. Uporablja se naslednja formula:

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

pri čemer je:

— *VA(RSP)* diskontirana vrednost nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe;

— *VA(AI(X))* diskontirana vrednost drugih prihodkov (prevoznin in drugih prihodkov);

— *VA(CA)* diskontirana vrednost dopustnih operativnih stroškov, odplačila dolga in donosa vloženega kapitala.

(53) Če se zgornja enačba ne izide, bi se lahko zmanjšal obseg subvencioniranih dejavnosti ali bi se pregledala organizacija storitev (npr. vrsta ladij) ali pa bi se spremenile omejitve prevoznin.

(54) Poleg tega se na podlagi formule cenovne kapice vsako leto prilagodi zgornja meja za prevoznine, ki se uporablja za vsako storitev, in sicer brez davkov in pristaniških pristojbin:

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

pri čemer je:

— ΔT letna sprememba zgornje meje za prevoznino v odstotkih;

— ΔP stopnja inflacije za referenčno leto;

— X realna letna stopnja prilagoditve zgornje meje za prevoznine, določene v javnem naročilu storitev, ki se v času trajanja pogodbe ne spremeni.

(55) Direktiva odbora CIPE tudi določa, da se lahko zgornja meja za prevoznine prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v stroških goriva, in sicer na podlagi standardnih, javno dostopnih cen.

2.3.2 *Privatizacija družbe Toremar*

(56) Dežela Toskana je 13. januarja 2010 v svojem uradnem listu ([24]) in Uradnem listu Italijanske republike ([25]) objavila razpis za zbiranje ponudb za prodajo družbe Toremar in dodelitev nadomestila za javne storitve za izpolnjevanje obveznosti javne službe na pomorskih poteh, opredeljenih v uvodni izjavi 38 zgoraj. Poleg tega je bilo to obvestilo 14. januarja 2010 objavljeno v *Uradnem listu Evropske unije* ([26]) in več nacionalnih časopisih ([27]).

(57) Italija je izbrala postopek iz člena 20(1) zakonika o javnih naročilih – zakonodajni odlok št. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), ki je podoben členu 21 Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([28]), v kateri je navedeno, da se morajo „[n]aročila, katerih predmet so storitve s seznama v Prilogi II B [kot so storitve prevoza po vodi], […] oddati samo v skladu s členom 23 [tehnične specifikacije] in členom 35(4) [obvestila]“. Izbrano merilo za oddajo javnega naročila je bila ekonomsko najugodnejša ponudba.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (Uradni list dežele Toskana, BURT) št. 2 z dne 13. januarja 2010.
([25]) GURI, št. 4 z dne 13. januarja 2010.
([26]) UL S 9-010860, 2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica in La Nazione.
([28]) Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114).

2.3.2.1 Postopek prodaje in končna oddaja

(58) Po objavi razpisa za zbiranje ponudb je ob izteku roka izrazilo interes za sodelovanje 11 strani, in sicer: 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. in Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) V dokumentaciji, ki jo je predložilo vseh 11 družb, je bilo potrjeno, da vse izpolnjujejo zahteve iz obvestila o javnem naročilu, zato so bile vse pozvane k oddaji ponudbe.

(60) Povabilo k oddaji ponudbe je vsebovalo nov osnutek pogodbe z veljavnostjo 12 let, ki jo podpišeta uspešni ponudnik in dežela Toskana, ter podrobnejše informacije v zvezi s postopkom za oddajo javnega naročila. V povabilu je bilo zlasti potrjeno, da bo za pogodbo o opravljanju storitev izbrana ekonomsko najugodnejša ponudba, pri čemer bo cena prinesla 20 točk, kakovost 70 točk in dodatne storitve 10 točk. V zvezi s ceno prodaje dejavnosti družbe Toremar je bil v vabilu naveden fiksni znesek 10 258 397 EUR, izračunan na podlagi neodvisne študije, v kateri je bila ocenjena skupna vrednost sredstev družbe Toremar (glej uvodne izjave 65 do 73). O tej ceni se ni bilo mogoče pogajati in ni bila predmet finančne ponudbe ponudnikov.

(61) Zato so bili vsi morebitni ponudniki pozvani, naj v svojo finančno ponudbo vključijo zgoraj navedeni fiksni znesek za prodajo družbe Toremar, dežela Toskana pa bi izbrala ekonomsko najugodnejšo ponudbo za ponudbo kot celoto na podlagi cene in drugih meril, predvsem kakovosti, v zvezi s storitvijo, kot so določena v povabilu (glej uvodno izjavo 60).

(62) Enajstim ponudnikom je bil zagotovljen tudi dostop do virtualnih varnih sob, ki so vsebovale:

(1) vse pravne, tehnične, finančne in komercialne informacije o družbi Toremar;

(2) informacije o floti, neopredmetenih sredstvih in nepremičninah družbe;

(3) vse informacije v zvezi s pogodbami o opravljanju storitev in nakupu blaga;

(4) postopke točkovanja in tehnični obrazec za ponudbe;

(5) vse druge informacije, ki jih morebitni kupci potrebujejo za pravilno ovrednotenje predmeta prodaje.

(63) Ponudbo sta predložili dve družbi, in sicer družbi Moby in Toscana di Navigazione, obe uveljavljena pomorska prevoznika v Italiji. Preostalih devet družb do izteka roka ni predložilo ponudb.

(64) Družba Toscana di Navigazione S.r.l. je bila po oceni ponudb izključena iz postopka, ker je bila gospodarska ponudba, ki jo je predložila, neskladna z zahtevami glede tehnične ponudbe in finančne zmogljivosti iz razpisne dokumentacije. Naročilo je bilo torej oddano družbi Moby tako v zvezi s privatizacijo dejavnosti družbe Toremar kot v zvezi z opravljanjem pomorskih storitev (glej oddelek 2.3.3).

2.3.2.2 Prodajna pogodba

(65) Glede na naravo razpisa se je dežela Toskana odločila, da bo določila fiksni znesek za ceno osnovnega kapitala družbe Toremar, da bi opredelila najboljšo konkurenčno ponudbo.

(66) Prodajna pogodba je bila podpisana 2. januarja 2012 in določa prenos delnic družbe Toremar na družbo Moby za fiksno ceno 10 258 397 EUR. Ta znesek se plača v desetih letnih obrokih od konca prvega leta naročila, tj. 2. januarja 2013.

(67) Fiksna cena 10 258 397 EUR za 100 % delnic družbe Toremar je bila določena na podlagi neodvisne strokovne ocene, ki jo je naročila dežela Toskana in pripravila družba Fidi Toscana S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: poročilo družbe Fidi).

(68) Znesek se nanaša na vrednost opredmetenih sredstev, zgradb, plovil, drugih opredmetenih osnovnih in finančnih sredstev ter drugih terjatev družbe na dan 30. junija 2010. Neopredmetena sredstva (npr. koncesije, dovoljenja, licence, blagovne znamke) so bila izključena iz ocene in prepuščena presoji ponudnikov. Znesek je bil nato spremenjen zaradi razlike med knjigovodsko vrednostjo delnic na dan 30. junija 2010 in tržno vrednostjo delnic ([29]).

(69) Ta zgoraj navedeni znesek vključuje tudi posojilo v višini 9 772 572 EUR, ki se zahteva od družbe Tirrenia (v nadaljnjem besedilu: posojilo).

(70) Družba Moby v skladu s členom 1, točki 5 in 6, prodajne pogodbe v zvezi s prvim obrokom izjavlja, da je deželi Toskani vnaprej plačala znesek v višini 485 825 EUR, kar je enako razliki med prodajno ceno in posojilom.

(71) V skladu s členom 1(3) prodajne pogodbe je plačilo določene cene, razen tistega, kar se plača vnaprej, pogojeno s tem, da se znesek v višini 9 772 572 EUR, ki ga družba Tirrenia dolguje družbi Toremar, odplača ([30]). V skladu s členom 4(3) prodajne pogodbe mora družba Moby, če znesek posojila ni vrnjen, posojilo (ali morebitno preostalo posojilo) prenesti na deželo Toskano kadar koli do izteka pogodbe o opravljanju storitev ([31]).

(72) V skladu s členom 4 prodajne pogodbe je družba Moby dolžna obvestiti deželo Toskano o vsaki prodaji delnic Toremar tretjim stranem, ki so skupaj z novim kupcem družbe Toremar še naprej odgovorne za izpolnjevanje obveznosti iz pogodbe o opravljanju storitev.

(73) Nazadnje je družba Banca Popolare di Milano v skladu s členom 5 prodajne pogodbe v korist dežele Toskane zagotovila jamstvo za celotno prodajno ceno delnic družbe Toremar (vključno z obveznostjo kupca, da prenese znesek posojila, ki morda še ni izterjan od družbe Tirrenia).

2.3.2.3 Postopki na nacionalni ravni

(74) Rezultat postopka javnega razpisa, s katerim so bili dejavnosti družbe Toremar in javno naročilo storitev oddani družbi Moby, je bil predmet več postopkov pred nacionalnimi sodišči.

(75) Družba Toscana di Navigazione S.r.l., izključeni ponudnik in pritožnik v teh postopkih, je pred nacionalnimi sodišči izpodbijala zakonitost izključitve iz postopka za oddajo javnega naročila. Najprej je pritožnik deželnemu upravnemu sodišču v Toskani predložil vlogo za začasni ukrep. Sodišče je z odločbo št. 774 z dne 14. julija 2011 vlogo zavrnilo. To sodbo je državni svet v pritožbenem postopku potrdil z odločbo št. 3666 z dne 31. avgusta 2011, v kateri je zlasti poudaril, da je bila gospodarska ponudba, ki jo je predložila družba, nepopolna, kar zadeva dodatne storitve, ki jih je treba opraviti, in dejstvo, da ni bila določena na letni osnovi, zaradi česar ni mogoče uporabiti mehanizma ponovnega ocenjevanja, določenega v razpisni dokumentaciji.

(76) Družba Toscana di Navigazione S.r.l. se je nato pritožila na izid postopka za oddajo javnega naročila pri deželnem upravnem sodišču v Toskani, ki je z odločbo št. 414 z dne 1. marca 2012 zavrnilo pritožbo in potrdilo, da ponudba družbe ni bila v skladu z zahtevami naročnika.

([29]) Glede na čas, potreben za postopek za oddajo javnega naročila, je poročilo družbe Fidi temeljilo na predpostavki, da dejanski prenos delnic ne bo mogoč pred koncem leta 2010. Zato bi bilo treba knjigovodsko vrednost sredstev na dan 30. junija 2010 spremeniti tako, da bi upoštevala tržno vrednost sredstev ob dejanskem prenosu. Tržno vrednost sredstev je ocenil drug neodvisni strokovni ocenjevalec. Ocenjevanje ni bilo povezano s prodajno ceno delnic družbe Toremar, ampak z izračunom vrednosti sredstev družbe Toremar.

([30]) Po navedbah Italije je zakon iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 26) v členu 4 določal zavezo italijanskega ministrstva za finance, da bo zagotovilo, da so bile med postopkom privatizacije določene obveznosti kupca družb Tirrenia SpA in Siremar SpA, da bodo morebitne dolgove družbi Toremar S.p.A. poravnali v 60 dneh po prenosu. Ko je družba Tirrenia prešla v postopek posebne uprave (v zvezi s tem glej Sklep Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione), je dežela Toskana, da bi preprečila negativni vpliv na postopek privatizacije družbe Toremar, to klavzulo vključila v prodajno pogodbo, v skladu s katero je plačilo dela cene, ki ustreza terjatvi, pogojeno s plačilom terjatve družbe Tirrenia. S to klavzulo so bili seznanjeni vsi udeleženci postopka za oddajo javnega naročila.

([31]) Na podlagi najnovejših informacij, ki jih je prejela Italija, ta terjatev do zdaj še ni bila plačana. Civilno sodišče v Rimu jo je v okviru postopka izredne uprave uvrstilo na seznam nezavarovanih terjatev.

(77) Družba Toscana di Navigazione S.r.l. se je zoper to sodbo pritožila pri državnem svetu, ki je z odločbo št. 83/2015 odločil v korist družbe, pri čemer je deželo Toskano pozval, naj ponovno preuči svoj postopek za oddajo javnega naročila in pregleda zahteve. Po reviziji, ki jo je opravila dežela Toskana, je bil sprejet odlok št. 1312 z dne 30. marca 2015, s katerim je bila potrjena odločitev dežele Toskane o izključitvi družbe iz postopka za oddajo javnega naročila, saj zahteve glede tehnične, ekonomske in finančne zmogljivosti za sodelovanje v postopku za oddajo javnega naročila niso bile dokazane.

(78) Družba Toscana di Navigazione S.r.l. se je zoper odlok št. 1312 z dne 30. marca 2015 pritožila pri deželnem upravnem sodišču v Toskani, ki je pritožbo zavrnilo z odločbo št. 1446 z dne 26. oktobra 2015. Navedeno sodbo je nazadnje potrdil državni svet z odločbo št. 3347/2016.

2.3.3 *Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Toskano in družbo Moby/Toremar*

2.3.3.1 Upravičenka

(79) Kot je navedeno v uvodni izjavi 63, sta družbi Moby in Toscana di Navigazione predložili ponudbo za novo javno naročilo storitev. Po izključitvi zadnje družbe je družba Moby/Toremar ([32]) 2. januarja 2012 z deželo Toskano podpisala novo javno naročilo storitev za opravljanje storitev na pomorskih poteh.

(80) V skladu s členom 1(2) nove pogodbe o opravljanju storitev družba Moby opravlja storitve, določene v pogodbi, izključno prek družbe Toremar.

2.3.3.2 Poti

(81) Družba Moby/Toremar na podlagi sistema javnih storitev opravlja potniške in mešane (potniki in avtomobili) storitve na več poteh za pomorsko kabotažo:

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

Preglednica 3 – Omrežje poti, na katerih družba Moby/Toremar opravlja storitve na podlagi nove pogodbe o opravljanju storitev

2.3.3.3 Trajanje

(82) Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Toskano in družbo Moby/Toremar traja 12 let (2012–2024).

2.3.3.4 Obveznosti javne službe

(83) Zahteve, določene v pogodbi z družbo Moby/Toremar, se med drugim nanašajo na pristanišča, v katerih se opravljajo storitve, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim potem, na katerih se opravljajo storitve, pogostost storitev in najvišje prevoznine.

([32]) Pogodba za oddajo storitev pomorske kabotaže, ki povezuje otoke Toskanskega otočja, je bila sklenjena med deželo Toskano na eni strani ter družbama Moby in Toremar na drugi strani. Zato se bo sklep nanašal na obe družbi (kot Moby/Toremar) v vseh oddelkih, ki se nanašajo na novo javno naročilo storitev.

2.3.3.5 Določbe o nadomestilu in končna oddaja

(84) V postopku za oddajo javnega naročila je bil znesek letnega nadomestila na podlagi nove pogodbe za izpolnjevanje obveznosti javne službe na pomorskih poteh, opredeljenih v uvodni izjavi 81, omejen na 14 550 400 EUR (v skupnem znesku 174 604 810 EUR v 12-letnem obdobju trajanja pogodbe). Ta vrednost je bila določena z vsoto: 13 005 441 EUR, kot je določeno v zakonu iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 29), in povišanjem za 1 544 959 EUR, kot je predvideno v členu 19-*ter*, odstavek 16(d), zakona iz leta 2009, zaradi znatnih naložb, ki jih mora gospodarski subjekt izvesti v celotnem obdobju trajanja pogodbe.

(85) Znesek nadomestila je bil določen na podlagi metodologije, določene v direktivi odbora CIPE (glej uvodne izjave 45 do 55). Zaščitni ukrepi, določeni v direktivi odbora CIPE, so upoštevani v novi pogodbi o opravljanju storitev.

(86) V skladu s členom 4(2) pogodbe o opravljanju storitev je bilo letno nadomestilo, ki ga je treba plačati družbi Moby/Toremar, ocenjeno na 13 333 318 EUR. Vendar se v skladu s členom 4(3) pogodbe o opravljanju storitev dejansko nadomestilo, plačano družbi Moby/Toremar, določi kot rezultat dejansko opravljene storitve (tj. cena na miljo za vsako pot), pri čemer se upoštevajo povezana (komercialna in industrijska) tveganja, kot je določeno v pogodbi (npr. znižanje nadomestila, če družba ne pluje, kazni za prekinitev storitev).

(87) Pogodba o opravljanju storitev določa plačilo nadomestila, ki ne presega zneska, potrebnega za kritje neto stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javne službe (gospodarsko-finančno ravnovesje). Ob odstopanjih od tega pogodbenega ravnovesja člen 26 pogodbe o opravljanju storitev določa mehanizem za ponovno uravnoteženje, ki ocenjuje vse parametre, povezane s plačilom nadomestila. Če bi se znesek nadomestila zaradi bistvene spremembe ([33]) gospodarskih parametrov, na katerih temelji, izkazal za nezadostnega za kritje vseh stroškov, nastalih pri opravljanju storitve, nova pogodba o opravljanju storitev omogoča revizijo ključnih parametrov nadomestila, in sicer: (i) sistema tarif, (ii) ravni ponujenih javnih storitev, (iii) stopnje letnih cenovnih kapic in (iv) kapitalskih sredstev za naložbe.

(88) V skladu s členom 4, odstavki 4, 5 in 6, pogodbe o opravljanju storitev se nadomestilo, plačano gospodarskemu subjektu, zniža za 80 % v primeru prekinitve storitev zaradi stavke zaposlenih in za 30 % v primeru nepredvidenih dogodkov, medtem ko bi gospodarski subjekt zaradi neizvajanja storitev moral plačati kazen.

(89) V skladu s členom 24 pogodbe o opravljanju storitev mora gospodarski subjekt izvajati sistem tehničnega, gospodarskega in upravljavskega spremljanja, v skladu s katerim se letni izkaz poslovnega izida v zvezi s storitvijo, ki se opravlja na podlagi pogodbe o opravljanju storitev, pošlje v preverjanje regionalnim organom.

2.3.4 *Prednostni privez*

(90) Člen 19-*ter*, odstavek 21, zakona iz leta 2009 je določal, da bi družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar, za zagotovitev ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru njihovih obveznosti javne službe obdržale že dodeljene priveze in prednost pri dodeljevanju novih slotov v skladu s postopki, ki jih določajo organi za pomorstvo, kot je opredeljeno v zakonu št. 84 z dne 28. januarja 1994 in v italijanskem pomorskem kodeksu.

([33]) V členu 26(2) je navedeno: „Pozitiven ali negativen odklon v gospodarsko-finančnem ravnovesju je lahko posledica:
(a) neučinkovitosti pri upravljanju;
(b) napačnega obveščanja družbe o dejansko opravljenih storitvah za določitev letne cene;
(c) izjemno neugodnih tržnih razmer, ki niso odvisne od družbe, kar ima za posledico poslabšanje pogojev poslovanja in posledično višje stroške poslovanja ali nižje tarifne prihodke, kar vodi do več kot 10-odstotne izgube iz poslovanja;
(d) Xfinančnih sprememb;
(e) sprememb zakonov ali predpisov, ki vzpostavljajo nove pogoje za storitev, določeno v pogodbi;
(f) novih naložb, za katere dežela zahteva, da se izvedejo z javnimi sredstvi, kot določa člen 20;
(g) spremembe sistema tarif v skladu s členom 13;
(h) izjemno ugodnih tržnih razmer, katerih posledica je več kot 10-odstotno povečanje dobička iz poslovanja;
(i) povečanj stroškov osebja na enoto za skladnost z nacionalno kolektivno delovno pogodbo (CCNL) in pogajalsko močjo družbe v zvezi z dodatnimi pokojninami“ (neuradni prevod Komisije).

2.3.5 *Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010*

(91) Zakon iz leta 2010 je za podjetja nekdanje skupine Tirrenia določil možnost, da lahko začasno uporabijo finančna sredstva, ki so že namenjena ([34]) posodobitvi flote, da se pokrijejo nujne likvidnostne potrebe. Podjetja nekdanje skupine Tirrenia, ki so izkoristila to možnost, so morala obnoviti ta namenska sredstva, da bi lahko še vedno izvedla potrebne posodobitve svojih ladij. Te posodobitve so bile potrebne zaradi skladnosti z novimi mednarodnimi varnostnimi standardi na podlagi Stockholmskega sporazuma iz leta 1996 ([35]).

(92) Natančneje, v okviru dveh instrumentov ([36]) je bilo rezerviranih 23 750 000 EUR za plačilo posodobitev celotne skupine Tirrenia. Družbi Toremar je bilo od tega zneska dodeljenih 1 617 300 EUR, ki jih je porabila za posodobitev svoje flote (glej uvodno izjavo 138).

(93) Poleg tega je bilo v členu 1 zakona iz leta 2010 določeno:

(a) prvotne pogodbe se podaljšajo za obdobje od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 30);

(b) člen 19-*ter* zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon iz leta 2009, se spremeni tako, da se uvede odstavek 24a. V skladu s tem odstavkom so vsa uradna dejanja in dejavnosti pri izvajanju določb iz odstavkov 1 do 15 zakona iz leta 2009 oproščena davkov. Ti odstavki se nanašajo na liberalizacijo sektorja pomorske kabotaže na podlagi privatizacije skupine Tirrenia, vključno s pripravljalno fazo te privatizacije, tj. prenosom deželnih družb na zadevne dežele;

(c) da se zagotovi neprekinjeno opravljanje javne storitve in podpre postopek privatizacije družb nekdanje skupine Tirrenia, lahko zadevne dežele uporabijo sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja (it. *Fondo Aree Sottoutilizzate*, v nadaljnjem besedilu: FAS) ([37]) v skladu z direktivo odbora CIPE ([38]).

2.4 **Postopek za ugotavljanje kršitev št. 2007/4609**

(94) Po predhodnih izmenjavah med službami Komisije in Italijo je generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, 19. decembra 2008 Italiji poslal zahtevo za informacije. Ta zahteva je med drugim zajemala pregled poti, na katerih se je takrat opravljala javna storitev, in nalog v okviru javne službe, ki jih je Italija predvidela v predlogih novih pogodb. Italija je bila tudi pozvana, naj predloži več podrobnosti o načrtih privatizacije za skupino Tirrenia.

(95) Italija je v dopisu z dne 28. aprila 2009 predložila podroben odgovor na zahtevo Komisije z dne 19. decembra 2008. V njem je med drugim navedla, da:

(1) je bilo podaljšanje prvotnih pogodb do 31. decembra 2009 potrebno, da se doseže liberalizacija sektorja pomorske kabotaže v Italiji na podlagi privatizacije skupine Tirrenia;

(2) je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno skupini Tirrenia, potrebno, da se zagotovi ozemeljska kontinuiteta z otoki na podlagi pomorskih povezav, ki jih zasebni gospodarski subjekti na trgu niso zadovoljivo zagotavljali;

([34]) Kot je določeno v členu 19, odstavek 13a, zakonskega odloka št. 78/2009, ki je bil preoblikovan v zakon št. 102/2009 (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 102/2009), in v členu 19-*ter*, odstavek 19, zakona iz leta 2009.

([35]) Ti varnostni standardi so bili nato podrobno opisani v Direktivi Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998, ki je bila prenesena z zakonodajnim odlokom št. 45 z dne 4. februarja 2000, Direktivi 2003/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003, ki je bila prenesena z zakonodajnim odlokom št. 52 z dne 8. marca 2005, ter Direktivi 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta, ki je bila prenesena z zakonodajnim odlokom št. 65 z dne 14. marca 2005.

([36]) Vsa sredstva (tj. 7 000 000 EUR), zagotovljena v skladu s členom 19-*ter*, odstavek 19, zakona iz leta 2009, in 16 750 000 EUR iz sredstev, zagotovljenih na podlagi zakona št. 102/2009.

([37]) Sklad za premalo izkoriščena območja (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) je nacionalni sklad, ki podpira izvajanje italijanske deželne politike. Njegova sredstva so namenjena predvsem deželam, ki jih je Italija opredelila za premalo izkoriščene.

([38]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Uradni list Italijanske republike) št. 137 z dne 16. junija 2009.

(3) je bil temeljit postopek racionalizacije poti končan 10. marca 2009. Pri tem postopku so bili upoštevani ustrezni socialni, zaposlitveni in gospodarski vidiki ter potreba po ohranjanju bistvenih povezav za ozemeljsko kontinuiteto, vključeno pa je bilo tudi posvetovanje s šestimi zadevnimi deželami. S to racionalizacijo bi se zmanjšali neto stroški javne storitve za približno 66 milijonov EUR, odpuščenih pa bi bilo približno 600 članov posadke v celotni skupini Tirrenia. Italija je tudi opozorila, da je racionalizacija leta 2009 dopolnila predhodna prizadevanja (leta 2004, 2006 in 2008), da se zmanjša število storitev, ki jih opravlja skupina Tirrenia;

(4) so bili cilji (i) ohraniti povezave, potrebne, da se zagotovijo ozemeljska kontinuiteta celine z otoki in med otoki ter pravica do zdravja, študija in mobilnosti; (ii) racionalizirati povezave, ki so jih v istem časovnem obdobju zagotavljali zasebni gospodarski subjekti, in sicer v smislu podobne kakovosti in kontinuitete; ter (iii) racionalizirati poletne in visokohitrostne povezave, namenjene le prevozu oseb;

(5) je Italija v dopisu zagotovila pregled poti, na katerih je skupina Tirrenia leta 2008 opravljala storitve, in zmanjšanega števila poti, na katerih bi družbe skupine Tirrenia opravljale storitev leta 2009. Po navedbah Italije bi bile te poti podlaga za nove pogodbe, ki naj bi se sklenile z novimi lastniki družb skupine Tirrenia.

(96) Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je 21. decembra 2009 Italiji poslal dopis, v katerem je med drugim ugotovil, da je bila glede na temeljito prenovo sektorja pomorske kabotaže v Italiji in precejšnje socialne učinke, ki bi jih imela privatizacija, če bi bila javna naročila izvedena na podlagi preprostega javnega naročila storitev, oddaja ladjarskih družb, ki so imele take pogodbe, na podlagi javnega naročila – načeloma in izjemoma – sprejemljiva, da se zagotovi skladnost z merilom nediskriminacije med lastniki ladij iz Skupnosti, ki je določeno v Uredbi Sveta (EGS) št. 3577/92 ([39]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o pomorski kabotaži).

(97) Komisija je 29. januarja 2010 ([40]) poslala uradni opomin glede napačnega izvajanja uredbe o pomorski kabotaži. V njem je opozorila, da ta uredba zahteva, da kadar koli država članica sklene javna naročila storitev ali naloži obveznosti javne službe, mora to storiti na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Skupnosti. Člen 4(3) navedene uredbe določa, da lahko obstoječa javna naročila storitve veljajo do dneva izteka ustrezne pogodbe. Vendar je Komisija ugotovila, da so družbe skupine Tirrenia po izteku zadevnih javnih naročil storitev (prvotnih pogodb) še naprej opravljale storitve pomorskega prometa. Natančneje naj bi se te pogodbe iztekle konec leta 2008, Italija pa jih je večkrat podaljšala. Komisija je zato Italijo pozvala, naj predloži svoje pripombe.

(98) Generalni direktor Komisije, odgovoren za energetiko in promet, je prav tako 29. januarja 2010 odgovoril na dopis Italije z dne 22. januarja 2010. Generalni direktor je poudaril, da se njegov odgovor nanaša le na skladnost z uredbo o pomorski kabotaži, ne pa tudi na vprašanja glede državne pomoči. Glede na to je generalni direktor navedel, da so utemeljitve, predložene v zvezi z nekaterimi potmi, zadostne, da se lahko odpravijo predhodno izraženi dvomi. Generalni direktor je opozoril, da lahko javna naročila storitev zajemajo le poti, na katerih obstaja nedelovanje trga.

(99) Italija je 29. marca 2010 odgovorila na uradni opomin Komisije z dne 29. januarja 2010. V svojem odgovoru je med drugim pojasnila, da naj bi 11 zainteresiranih strani sodelovalo v naslednjih fazah postopka za oddajo javnega naročila za družbo Toremar.

(100) Italija je na *ad hoc* sestanku 10. septembra 2010 Komisijo obvestila, da je bil odložen tudi konkurenčni postopek za pogodbo, med drugim z družbo Toremar. Posledično so bile z zakonom št. 163 z dne 1. oktobra 2010 dodatno podaljšane prvotne pogodbe, dokler se ne končata postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar (glej tudi uvodno izjavo 30).

([39]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža). Komisija ugotavlja, da uredba o pomorski kabotaži od držav članic ne zahteva, da privatizirajo svoje družbe za pomorski promet, ampak le da liberalizirajo ta specifični trg.

([40]) Uradni opomin je bil sprejet 28. januarja 2010, Italiji pa je bila o njem uradno obveščena šele naslednji dan.

(101) Ob upoštevanju tega razvoja dogodkov je Komisija 24. novembra 2010 poslala dodaten uradni opomin. V njem je Komisija navedla, da:

(a) je bila prvotna konvencija, med drugim za Toremar, podaljšana samodejno in brez vsakega konkurenčnega postopka;

(b) ni bil končan noben konkurenčni postopek, med drugim za družbo Toremar, čeprav so se zadevna javna naročila storitev še naprej izvajala;

(c) si pridržuje svojo pravico do izdaje obrazloženega mnenja, če bo to potrebno (ob upoštevanju morebitnih pripomb Italije).

(102) Italija je z dopisom z dne 15. julija 2016 Komisijo obvestila, da je privatizacija vseh družb nekdanje skupine Tirrenia končana. Komisija se je 8. decembra 2016 odločila končati postopek za ugotavljanje kršitev.

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK IN PODALJŠANJE POSTOPKA

3.1 Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo

3.1.1 *Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči*

(103) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da opredelitev obveznosti javne službe ni bila dovolj jasna in da zato ni mogla dokončno ugotoviti, ali vsebuje očitne napake. Komisija v tej fazi zlasti ni imela celovitega pregleda nad dejanskimi obveznostmi, ki so bile družbi Toremar naložene v okviru opravljanja storitev na zadevnih poteh, in sicer v primerjavi s storitvami, ki so jih na nekaterih od teh poti zagotavljali konkurenti.

(104) Komisija je zavzela predhodno stališče, da je drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ([41]) izpolnjen, saj so bila merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, določena vnaprej, zahteve glede preglednosti pa so bile upoštevane. Natančneje je Komisija navedla, da so ta merila opisana v prvotni pogodbi (za nadomestilo za leto 2009) in direktivi odbora CIPE (za nadomestilo od leta 2010 dalje).

(105) Komisiji se je kljub temu zdelo, da tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen in da se je gospodarskim subjektom morda plačalo prekomerno nadomestilo za izvajanje nalog v okviru javne storitve. Komisija je izrazila dvome zlasti glede tega, ali 6,5-odstotna premija za tveganje, ki se uporablja od leta 2010, izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da na prvi pogled družba Toremar ni prevzemala tveganj, običajno povezanih z opravljanjem takih storitev.

(106) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, ker se prvotna pogodba ni podaljšala na podlagi oddaje javnega naročila. Komisija je nadalje ugotovila, da ni prejela nobenega dokaza, ki bi podprl trditev, da je družba Toremar zadevne storitve dejansko opravljala z najnižjimi stroški za skupnost.

(107) Komisija je zato v sklepu iz leta 2011 predhodno ugotovila, da nadomestilo za javne storitve, plačano družbi Toremar v obdobju 2009–2011, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je nadalje menila, da je treba to pomoč obravnavati kot novo pomoč.

3.1.2 *Združljivost*

(108) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da nadomestilo za javne storitve za obdobje 2009–2011 ne spada na področje uporabe odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ([42]) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ([43]). Komisija je zato ta ukrep ocenila neposredno na podlagi člena 106(2) PDEU in ugotovila, da dvomi, da so bili izpolnjeni veljavni pogoji združljivosti.

([41]) Glej sodbo z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415.

([42]) Odločba Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

([43]) Okvir Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 297, 29.11.2005, str. 4).

(109) Komisija je v sklepu iz leta 2012 navedla, da je 31. januarja 2012 začel veljati nov sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena, sestavljen iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([44]) in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([45]). Vendar je Komisija zavzela predhodno stališče, da se nadomestilo za javne storitve na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe ni moglo šteti za združljivo z notranjim trgom in za izvzeto iz obveznosti priglasitve v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(110) Z zakonom iz leta 2010 je bila prvotna pogodba podaljšana od 30. septembra 2010 do konca postopka privatizacije. Zato je bilo mogoče nadomestilo, ki ga je družba prejela od 1. oktobra 2010 do privatizacije, oceniti na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ki se v skladu z odstavkom 69 uporablja tudi za pomoč, dodeljeno pred 31. januarjem 2012 (glej uvodni izjavi 283 in 284).

3.2 **Privatizacija družbe Toremar**

(111) Ob sprejetju sklepa iz leta 2012 je Komisija dvomila, da je bil postopek za oddajo javnega naročila za prodajo družbe Toremar dovolj pregleden in brezpogojen, da bi se zagotovila prodaja po tržni ceni.

(112) V sklepu iz leta 2012 je Komisija menila, da se je z nekaterimi pogoji, uvedenimi v okviru privatizacije, morda omejilo število ponudnikov ali vplivalo na prodajno ceno. Komisija je znova poudarila ustaljeno prakso glede prodaje sredstev podjetij v državni lasti, ki jo izvede država (ali jo je v tem primeru mogoče pripisati državi): negospodarski razlogi, ki jih zasebni prodajalec ne navede, na primer razlogi, povezani z javnim redom, zahteve glede zaposlovanja ali regionalni razvoj, kažejo na obstoj državne pomoči, če morebitnemu kupcu nalagajo obremenjujoče obveznosti in lahko zato znižajo prodajno ceno.

(113) Prav tako je Komisija na podlagi informacij, ki so bile na voljo v tej fazi, menila, da so tako imenovane *tehnične in finančne zahteve*, kot so bile naložene v razpisu v zvezi z družbo Toremar, dejansko motile razpis, saj so morebitne ponudnike omejile na obstoječa pomorska podjetja, glede na to, da je bila v obravnavanem primeru sama družba, ki je prejela javno naročilo za storitve, dana v prodajo ([46]).

(114) Komisija je zaradi navedenih razlogov predhodno sklenila, da postopek privatizacije družbe Toremar ni bil dovolj pregleden in brezpogojen, da bi zagotovil prodajo po tržni ceni. Komisija zato v tej fazi ni mogla izključiti, da je bila kupcu dodeljena gospodarska prednost.

(115) Komisija je na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob objavi sklepa iz leta 2012, menila tudi, da bi bila kakršna koli pomoč, ki bi se morda dodelila med postopkom privatizacije, nezdružljiva.

3.3 **Nova pogodba o opravljanju storitev med deželo Toskano in družbo Moby/Toremar**

3.3.1 *Upoštevanje sodbe v zadevi Altmark in obstoj pomoči*

(116) V sklepih iz let 2011 in 2012 je Komisija zavzela predhodno stališče, da nadomestilo, plačano družbi Toremar (in njeni pridobiteljici, družbi Moby), ni izpolnjevalo meril, določenih v sodbi v zadevi Altmark, ter je zato pomenilo pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je do te ugotovitve prišla, ker: (i) so bili konkurenti, za katere se je zdelo, da ponujajo podobne storitve, prisotni vsaj na nekaterih poteh, na katerih je storitve opravljala družba Toremar, in ni bilo predloženih dovolj informacij, na podlagi katerih bi Komisija lahko ugotovila, ali storitev splošnega gospodarskega pomena odraža dejansko potrebo po javnih storitvah, ki je tržne sile same niso mogle zadovoljiti; (ii) se zdi, da je bil zaradi izračuna nadomestila v skladu z direktivo odbora CIPE gospodarskemu

([44]) Sklep Komisije z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

([45]) Sporočilo Komisije: Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve.

([46]) V povabilu k oddaji ponudbe je določeno, da udeleženci dokažejo, da so v obdobju med 30. novembrom 2006 in 30. novembrom 2009 opravili vsaj 450 000 navtičnih milj pomorskega prometa ter da so v zadnjih treh proračunskih letih za storitve pomorskega prometa sporočili promet v višini najmanj 150 milijonov EUR, od tega vsaj 75 milijonov EUR iz opravljanja storitev pomorskega potniškega prometa.

subjektu izplačano prekomerno nadomestilo za opravljanje javnih storitev iz istih razlogov, kot so bili izraženi v sklepu iz leta 2011, ter (iii) četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark očitno ni bilo upoštevano, saj je bila javna storitev oddana na podlagi javnega naročila, če bo uspešni ponudnik pridobil celotno družbo Toremar. Komisija je zavzela predhodno stališče, da če bi bilo javno naročilo storitev oddano brez zahteve glede nakupu, bi to pomenilo nižje stroške za skupnost.

3.3.2 *Združljivost*

(117) V zvezi z združljivostjo nadomestila družbi Toremar je Komisija ugotovila, da se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, očitno ne uporablja za to pogodbo o opravljanju storitev zaradi dolgega (12-letnega) obdobja pooblastitve. Komisija v tej fazi v nobenem primeru ni mogla sklepati o uporabi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ker podpisana pogodba še ni bila predložena. Komisija ni prejela nobenih informacij (npr. število potnikov, prepeljanih v dveh proračunskih letih pred pooblastitvijo), da bi preučila preostale pogoje združljivosti iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Komisija je nato ocenila pomoč na podlagi okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, vendar je ugotovila, da dvomi, da so bili izpolnjeni pogoji združljivosti iz tega okvira, in Italijo pozvala, naj to dokaže.

3.4 **Prednostni privez**

(118) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da je ukrep v primeru, da se za prednostni privez ne plača nadomestilo, regulativna prednost, ki ne vključuje nobenega prenosa državnih sredstev, zato ga ni mogoče šteti za državno pomoč. Če se za prednostni privez plača nadomestilo in če družba Toremar opravlja resnično storitev splošnega gospodarskega pomena ter če se ta prednostni privez dodeli samo za poti, zajete v storitev splošnega gospodarskega pomena, je Komisija menila, da ne pomeni dodatne gospodarske prednosti, ker je del opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Komisija je kljub temu pozvala Italijo in tretje strani, naj zagotovijo dodatne informacije o tem ukrepu.

(119) Ker je Komisija izrazila dvome o legitimnosti naloge v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, ni mogla sprejeti sklepne ugotovitve o združljivosti ukrepa, če bi se ta ukrep štel za pomoč.

3.5 **Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010**

(120) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da so vsi ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010, pomenili državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar. Med njimi so bili: (1) morebitna uporaba sredstev, namenjenih posodobitvi ladij, za namene likvidnosti; (2) davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije, in (3) morebitna uporaba sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja. Komisija je Italijo pozvala, naj pojasni, ali je bil vsak od teh ukrepov potreben za opravljanje javne storitve in kako.

(121) Komisija je zavzela tudi predhodno stališče, da so ti ukrepi verjetno pomenili pomoč za tekoče poslovanje, s katero so se zmanjšali stroški, ki bi jih sicer morale kriti družba Toremar in druge družbe nekdanje skupine Tirrenia, zato bi bilo treba te ukrepe šteti za nezdružljive z notranjim trgom.

4. **PRIPOMBE ITALIJE**

4.1 **O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju**

(122) Italija je predložila seznam poti (podprt z ustrezno pravno dokumentacijo), na katerih je družba Toremar opravljala storitev in za katere veljajo obveznosti javne službe, vključno s pogostostjo glede na sezono in voznimi redi, konkurenčnim okoljem ter razlogi za te obveznosti javne službe.

(123) V zvezi z obstojem resnične storitve splošnega gospodarskega pomena Italija ugotavlja, da so bile navedene obveznosti javne službe določene za ohranitev ozemeljske kontinuitete in povezave celine z otoki. Ta storitev tudi prispeva h gospodarskemu razvoju otokov in lažjemu intermodalnemu prevozu, hkrati pa vse leto izpolnjuje osnovne potrebe otoških skupnosti po mobilnosti ter zagotavlja spoštovanje ustavne pravice do ozemeljske kontinuitete.

(124) Kar zadeva konkurenčno okolje, je Italija predložila informacije, iz katerih je razvidno, da je družba Toremar edini gospodarski subjekt, ki po večini poti pluje vse leto. Čeprav je z leti obstajala določena konkurenca, zlasti na poti Piombino–Portoferraio **(linija A2)** s sodelovanjem družbe Moby, Italija meni, da storitve, ki jo zagotavlja družba Toremar, ni mogoče nadomestiti in da tržne sile same ne bi mogle zagotoviti ozemeljske kontinuitete.

4.2 **O privatizaciji družbe Toremar**

4.2.1 *O prodajni ceni družbe Toremar*

(125) Po mnenju Italije je privatizacija družbe Toremar vključevala prenos celotnega osnovnega kapitala družbe prek postopka oddaje javnega naročila, ki ga je sprožila dežela Toskana. Ta postopek je vključeval tudi hkratno pooblastitev za opravljanje javnih storitev pomorskega prometa na Toskanskem otočju za obdobje 12 let, da bi se ohranila ozemeljska kontinuiteta.

(126) Dežela Toskana je naročila neodvisno strokovno oceno (glej uvodni izjavi 67 in 68) za oceno pravnih in gospodarskih vprašanj glede prodaje družbe Toremar. Po mnenju Italije so v tej oceni (poročilo družbe Fidi) jasno in jedrnato določeni postopki, uporabljeni za določitev tržne vrednosti osnovnega kapitala družbe Toremar.

4.2.2 *O preglednosti in nediskriminatornosti postopka*

(127) Italija poudarja, da so bili postopki izvedeni v skladu s pravnima načeloma preglednosti in nediskriminatornosti. Trdila je, da je vseh 11 strani, ki so izrazile interes, dobilo pomembne informacije, potrebne za predložitev ponudbe, z dostopom do podatkovne sobe, v kateri je bila zagotovljena vsa dokumentacija. Italija nadalje navaja, da v tej fazi postopka ni imela nadzora nad možnimi ponudniki, saj odgovori na razpis za prijavo interesa niso bili zavezujoči. Konkurentom je bila priznana tudi pravica, da predložijo vprašanja in prejmejo odgovore naročnika.

(128) V zvezi z dvomi Komisije glede tehničnih in finančnih zahtev, ki veljajo za ponudnike za sodelovanje na razpisu, Italija trdi, da take zahteve niso diskriminatorne, ampak temeljijo na potrebi po izbiri gospodarskega subjekta, ki lahko zagotovi posebno znanje glede na kvantitativni in kvalitativni razvoj zahtevanih javnih storitev. To je ustrezneje v okviru razpisa, kot je zadevni razpis v teh postopkih, kjer je bila prodaja družbe Toremar združena s sklenitvijo novega javnega naročila storitev ([47]). Po mnenju Italije zagotavljanje tehničnih in finančnih zahtev v razpisu ni v nasprotju z največjim odprtjem razpisa za vse možne ponudnike, je pa neposredna in nujna posledica te posebne strukture razpisa.

(129) Kar zadeva zlasti prenesena sredstva in obveznost ohranjanja delovnih mest, Italija poudarja, da prodaja družbe Toremar ni vključevala nobene obveznosti glede ohranjanja delovnih mest.

4.3 **O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark**

(130) Italija trdi, da so štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena tako za obdobje 2009–2011 kot za obdobje 2012–2024 iz naslednjih razlogov:

— družbi Toremar je bilo dejansko zaupano izpolnjevanje obveznosti javne službe. S podaljšanjem prvotne pogodbe in novim javnim naročilom storitev so jasno določeni obveznosti glede poti, na katerih je treba opravljati storitve, vozni red, pogostost plutja, kakovost plovil, ki jih je treba uporabiti, in kakovost storitev na splošno, obveznosti glede tarif, povezane s pristanišči, v katerih se opravljajo storitve, ter obveznosti glede pravic potnikov v skladu z zakonodajo Unije. Italija zato meni, da so obveznosti javne službe jasno opredeljene in da je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark;

([47]) Italija se v zvezi s tem sklicuje na dopis Komisije (GD za energetiko in promet) D(2009) 75213 z dne 21. decembra 2009 (glej uvodno izjavo 96).

— merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, so objektivno in pregledno določena vnaprej. Podrobneje so pojasnjena v direktivi odbora CIPE, ki se uporablja za nadomestilo, dodeljeno od leta 2010, uporabljajo pa se tudi v novem javnem naročilu storitev (in njegovih prilogah). Italija zato meni, da so bila ta merila objektivno in pregledno določena vnaprej ter da je izpolnjeno drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark;

— v zvezi s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark nadomestilo, tako v okviru podaljšanja prvotne pogodbe kot v novem javnem naročilu storitev, ne presega zneska, potrebnega za kritje stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe. To jasno izhaja iz izkazov poslovnega izida družbe, iz katerih je razvidna izguba v višini 372 008 EUR za triletno obdobje 2009–2011 in izgubo v višini 353 960 EUR za petletno obdobje 2012–2016. Poleg tega so bili zaradi mehanizma za ponovno uravnoteženje, uvedenega s členom 26 novega javnega naročila storitev, sprejeti ukrepi za zagotovitev, da se morebitna odstopanja popravijo in se tako prepreči prekomerno nadomestilo;

— Italija meni, da je izpolnjeno tudi četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark. V dveletnem obdobju 2010–2011 je dežela Toskana spremljala uspešnost družbe, medtem ko je bila v obdobju, ki ga zajema novo javno naročilo storitev, družba, odgovorna za izpolnjevanje obveznosti javne službe, izbrana s postopkom za oddajo javnega naročila v skladu s pravili Unije.

4.4 **O 9,95-odstotni stopnji donosa, uporabljeni za leto 2010, in 6,5-odstotni premiji za tveganje, določeni v direktivi odbora CIPE leta 2010**

(131) V sklepu iz leta 2011 je navedeno, da je bila stopnja donosa vloženega kapitala za leto 2010 določena na 9,95 % pred obdavčitvijo. Italija je bila pozvana, naj to pojasni, ker direktiva odbora CIPE določa, da naj bi se donos kapitala določil s 6,5-odstotno premijo za tveganje, in sicer na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC) (glej uvodno izjavo 46).

(132) Italija trdi, da se sklicevanje na 9,95-odstotno stopnjo nanaša na osnutke novih pogodb/javnih naročil storitev, ki bi bila oddana na podlagi javnega naročila s samimi podjetji in podpisana s kupci ob zaključku privatizacije posameznih družb skupine Tirrenia (glej uvodno izjavo 27).

(133) Italija prav tako poudarja, da je bila dejansko sprejeta odločitev, da se izračun nadomestila poenostavi, tako da se uporabi pavšalna stopnja donosa kapitala, ker je bil ponudbeni znesek nadomestila (tj. podlaga za povabilo k predložitvi ponudb) omejen z zakonom iz leta 2009 ([48]). Zlasti za obdobje, ki zajema podaljšanje prvotne pogodbe (tj. 2010–2011), je bila pavšalna stopnja donosa kapitala dejansko izračunana na 6,9 %. Od leta 2012 se na podlagi novega javnega naročila storitev z družbo Moby/Toremar uporablja 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala. Italija je trdila, da so te pavšalne stopnje donosa kapitala še vedno sorazmerne s povezanimi tveganji in da so v vsakem primeru nižje od 9,95-odstotne stopnje, ki je bila prvotno sporočena Komisiji.

(134) Italija tudi pojasnjuje, da bi lahko v primeru uporabe celotne metodologije, kot je določena v direktivi odbora CIPE, donos kapitala presegel 6,5 %. Italija zato meni, da je njen poenostavljen pristop konzervativen in da načeloma ne omogoča, da bi bilo družbi Moby/Toremar plačano višje nadomestilo od tega, ki je določeno v direktivi odbora CIPE.

4.5 **O prednostnem privezu**

(135) Italija se sklicuje na člen 19-*ter*, odstavek 21, zakona iz leta 2009, ki družbi Toremar daje pravico, da obdrži privez, ki ji je že bil dodeljen, in prednost pri dodeljevanju novih slotov v skladu z nacionalno zakonodajo (glej uvodno izjavo 90 zgoraj).

(136) Italija trdi, da zaradi dodelitve prednostnega priveza niso bili odpisani nobeni državni dohodki. Po navedbah Italije vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez. Italija tudi trdi, da se je ta prednostni privez uporabljal le za poti, na katerih so se opravljale javne storitve, ter da družba Toremar in pozneje družba Moby/Toremar nista plačevali in ne plačujeta nobene dodatne pristojbine za ta prednostni privez, saj bi jim pristanišča zaradi njune naloge opravljanja javne storitve dala na voljo možnost, da prvi izbirata slote za privez, tudi če ne bi imeli uradnega prednostnega priveza.

([48]) Po mnenju Italije ponudbeni znesek nadomestila pomeni omejitev izključno za oceno ponudb in ne določa nobene omejitve za dejansko nadomestilo, plačano med trajanjem pogodbe.

(137) Italija meni, da prednostni privez ne bi pomenil pomembne prednosti za družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Tirrenia in njeno pridobiteljico, družbo Moby. Zlasti trdi, da se v praksi prednostni privez uporablja le v zelo omejenih okoliščinah. Velikost večine pristanišč in vnaprejšnje načrtovanje prihodov in odhodov zagotavljata, da se v normalnih okoliščinah – razen v primeru zamud ali skrajnih vremenskih razmer – različni gospodarski subjekti ne prekrivajo pri uporabi posameznih privezov. Ker družbi Toremar in Moby opravljata svoje storitve vse leto (v primerjavi z npr. gospodarskimi subjekti, ki opravljajo storitve le v visoki sezoni), je običajno, da jima pristanišča omogočijo, da prvi izbirata slote za privez, tudi če nimata uradnega prednostnega priveza. Zato Italija meni, da družbi Toremar in Moby zaradi prednostnega priveza nista mogli imeti nobene pomembne prednosti.

4.6 **O ukrepih, določenih v zakonu iz leta 2010**

(138) Kar zadeva ukrepe, določene z zakonom iz leta 2010 (glej uvodni izjavi 91 in 92 zgoraj), Italija trdi, da so bila finančna sredstva, ki so bila družbi Toremar dodeljena in jih je dejansko uporabila, za prvotni namen dodeljena že z zakonom št. 102/2009. Natančneje, družba Toremar je porabila 1 617 300 EUR za posodobitev svoje flote, da bi spoštovala mednarodne varnostne standarde (tj. 808 650 EUR za posodobitev plovila Aethalia in 808 650 EUR za posodobitev plovila Liburna). Navedeno je tudi, da ta sredstva niso bila uporabljena za namene likvidnosti.

(139) V zvezi z davčnimi oprostitvami, povezanimi s postopkom privatizacije, Italija trdi, da se ukrep v zvezi z davkom od dohodkov pravnih oseb ni uporabljal, saj so bili prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar na dežele izvedeni brez plačila. Ker ni bilo nobenega plačila, se člen 86(1), točka (a), zakona o davku od konsolidiranih dohodkov v zvezi s kapitalskimi dobički v primeru prenosov sredstev proti plačilu ne uporablja. V zvezi z DDV Italija ugotavlja, da prenosi družb Caremar, Saremar in Toremar pomenijo transakcije, ki so v skladu s členom 10(1)(4) predsedniškega odloka št. 633 z dne 26. oktobra 1972 oproščene plačila DDV. Kar zadeva posredne davke, ki niso DDV, Italija poudarja, da je bil namen izjeme, določene v zakonu iz leta 2010, upravna poenostavitev. Z vidika obdavčitve se lahko učinki te izjeme obravnavajo kot zanemarljivi in majhni glede na davke, ki se obračunavajo po pavšalni stopnji. Natančneje je povezana s pristojbino za vpis v register (168 EUR na dokument), pristojbinama za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke (vsaka po 168 EUR) in kolkovino (14,62 EUR za štiri strani).

(140) V zvezi s sredstvi Sklada za premalo izkoriščena območja Italija trdi, da družba Toremar od njih ni imela nobenih koristi. Poleg tega je pojasnila, da se sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja niso uporabila za dodatno nadomestilo za družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar. Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev, ki so bila namenjena plačilu nadomestil za javne storitve za družbe nekdanje skupine Tirrenia, če bi se navedena proračunska sredstva izkazala za nezadostna. Italija ugotavlja, da je člen 1, odstavek 5-*ter*, zakonskega odloka št. 125/2010 deželam omogočil, da s sredstvi Sklada za premalo izkoriščena območja (delno) financirajo redno nadomestilo za javne storitve in s tem zagotovijo neprekinjenost javnih storitev pomorskega prometa. Poleg tega Italija pojasnjuje, da je bilo v skladu s členom 26 zakonskega odloka št. 185/2008 skupini Tirrenia namenjenih 65 milijonov EUR za vsako leto v obdobju 2009–2011, 195 milijonov EUR pa je bilo ustrezno črpanih iz sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja. Navedena sredstva so bila nato prenesena na račun ministrstva za promet, namenjen plačilu nadomestila za javne storitve družbam nekdanje skupine Tirrenia (tj. družbam Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar in Saremar). Ta ukrep je torej bil povezan le z dodelitvijo sredstev v proračunu Italije za plačilo nadomestil za javne storitve.

4.7 **O skladnosti podaljšanja prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011**

(141) Čeprav Italija meni, da nadomestilo za javne storitve, plačano družbi Toremar v skladu z novim javnim naročilom storitev, ne pomeni državne pomoči, trdi tudi, da bi bil ta ukrep skladen s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, če bi šlo za pomoč.

(142) Italija v odgovoru navaja povprečni letni promet v obdobju 2010–2016 na podlagi vseh poti. Na podlagi tega je Italija predložila podatke o potniškem prometu, da bi dokazala, da prag 300 000 potnikov iz člena 2(1), točka (d), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ni bil kršen na nobeni poti, na kateri je storitev do konca leta 2011 opravljala družba Toremar, od leta 2012 pa družba Moby/Toremar.

4.8 **O skladnosti prvotne pogodbe in novega javnega naročila storitev s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011**

(143) Italija nadalje trdi, da v korist družbe Moby/Toremar ni bilo nobenega prekomernega nadomestila in da so pogoji iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 izpolnjeni.

(144) Za utemeljitev navedenega je Italija predložila informacije, iz katerih so razvidni zneski donosa vloženega kapitala za obdobje 2010–2017 ter metodologija, uporabljena za preverjanje, da ni prekomernega nadomestila za storitve družb Toremar in Moby/Toremar, stroški in prihodki na pot za obdobje 2010–2017 ter amortizacijska doba flote za obdobje 2009–2017 ([49]).

(145) Poleg tega Italija trdi, da družba Toremar (in družba Moby/Toremar) od leta 2009 do danes ni opravljala komercialnih dejavnosti.

5. **PRIPOMBE DRUŽBE MOBY/TOREMAR**

5.1 **O obveznostih javne službe in konkurenčnem okolju**

(146) Družba Moby/Toremar trdi, da novo javno naročilo storitev in njegove priloge konkretno opredeljujejo obveznosti javnih služb v zvezi s povezanimi pomorskimi potmi. Te obveznosti se med drugim nanašajo na kakovost in značilnosti storitve (potovanja, ki jih je treba opraviti, vozni redi, pogoji storitve) ter uporabljene tarife.

(147) V odgovoru pritožniku, ki trdi, da je bil po združitvi družb Toremar in Moby na poti Piombino–otok Elba vzpostavljen monopol, slednji strani opozarjata na dovoljenje italijanskega nacionalnega organa, pristojnega za konkurenco, za navedeno združitev z odločbo št. 22622 z dne 19. julija 2011, ki je bilo pogojeno s tem, da so izpolnjeni nekateri pogoji, namenjeni prav zagotavljanju obstoja konkurence na tej poti.

(148) Družba Moby/Toremar nadalje trdi, da na zadevnih poteh storitev ni bilo mogoče opravljati brez javne podpore in da trg sam ne bi mogel zagotoviti storitev z minimalnimi zahtevami iz javnega naročila.

5.2 **O privatizaciji družbe Toremar**

5.2.1 *O ceni, plačani za delnice družbe Toremar*

(149) Družba Moby/Toremar trdi, da privatizacija družbe Toremar ne vključuje elementov državne pomoči, saj je dogovorjeno ceno potrdil neodvisni ocenjevalec.

5.2.2 *O preglednosti in nediskriminatornosti postopka ter o prodaji sredstev družbe Toremar v svežnju z novim javnim naročilom storitev*

(150) V odgovoru na predhodno stališče Komisije v sklepu iz leta 2012, da je bilo zaradi tehničnih in finančnih zahtev razpisa morda omejeno število konkurentov, ki bi lahko želeli predložiti ponudbo, družba Moby/Toremar trdi, da so bile te zahteve dejansko potrebne glede na posebno strukturo družbe Toremar, ki je posledica tega, da je bila del skupine Tirrenia.

(151) Po mnenju družbe Moby/Toremar družba Toremar ni imela vseh zmogljivosti, da bi sama zagotavljala potrebne pomorske storitve ter je v preteklosti vedno uporabljala storitve skupine Tirrenia, zlasti storitve komercialne narave (npr. usklajevanje dejavnosti pristaniških prodajnih mest, klicnih centrov in komunikacije), tehnične narave (npr. upravljanje informacijskih sistemov) in nekatere bolj specializirane storitve (npr. upravljanje ponudbe).

(152) Zato družba Moby/Toremar trdi, da razpis, kot je bil oblikovan, ne more biti diskriminatoren in da je zahteva dežele Toskane, da je kupec družbe Toremar že dejaven v sektorju pomorskega potniškega prometa, posledica premislekov industrijske politike, da se zagotovi neprekinjenost storitev.

([49]) Glej dodatno analizo v oddelku 6.3.1.

(153) Družba Moby/Toremar trdi, da če bi se pogodba o opravljanju storitev oddala brez prodaje družbe Toremar, ta ne bi imela nobenega razloga več za nadaljnje delovanje in je glede na specifičnost flote ne bi bilo mogoče preprosto prodati na trgu. Poleg tega bi morala dežela Toskana po mnenju strani za storitev verjetno plačati višji znesek nadomestila, saj bi se moral gospodarski subjekt opremiti s potrebnimi plovili in osebjem. Poleg tega bi morala dežela Toskana kriti stroške razgradnje flote družbe Toremar ter upravljanja in likvidacije družbe. Zato se s prodajo sredstev družbe Toremar v svežnju z novim javnim naročilom storitev zmanjšajo tudi stroški posredovanja države.

(154) Nazadnje se družba Moby/Toremar v odgovoru na pritožnikovo trditev, da je bila v postopku za oddajo javnega naročila družbi Moby zagotovljena prednost, sklicuje na postopke na nacionalni ravni (glej oddelek 2.3.2.3), ki je potrdil rezultat postopka za oddajo javnega naročila v zvezi s privatizacijo družbe Toremar in oddajo javnega naročila storitev.

5.3 **O skladnosti novega javnega naročila storitev z merili iz sodbe v zadevi Altmark**

(155) Družba Moby/Toremar trdi, da novo javno naročilo storitev izpolnjuje vsa merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(156) Po mnenju strani so obveznosti javne službe jasno opredeljene, parametri nadomestila pa so objektivno in pregledno določeni vnaprej. Poleg tega to nadomestilo na podlagi mehanizma za oddajo storitve (diskontirana dražba) in vzpostavljenega sistema spremljanja, v skladu s katerima družba Toremar prejme nadomestilo samo za dejansko opravljene dejavnosti, ne presega zneska, potrebnega za kritje stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe.

(157) Družba Moby/Toremar trdi, da je bila izbira družbe, odgovorne za izpolnjevanje obveznosti javne službe, izvedena s postopkom za oddajo javnega naročila v skladu s pravom Unije.

5.4 **O podaljšanju prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo**

(158) Družbi Moby/Toremar se sklicujeta na Odločbo 2005/163/ES (odločbo iz leta 2004), s katero je Komisija razglasila nadomestilo, ki ga je Italija dodelila družbam skupine Tirrenia, razen družbi Tirrenia, za delno združljivo z notranjim trgom, za delno združljivo, če Italija spoštuje več zavez, in za delno nezdružljivo z notranjim trgom.

(159) Družbi trdita, da je Komisija na podlagi navedene odločbe potrdila združljivost prvotne pogodbe do njenega prenehanja veljavnosti konec leta 2008 in da je njeno podaljšanje za obdobje 2009–2011 le nadaljevanje združljivega ukrepa, torej obstoječi ukrep pomoči. Tako podaljšanje ne vsebuje bistvenih sprememb in je bilo potrebno za organizacijo postopka privatizacije družb, ki spadajo v skupino Tirrenia.

(160) Družba Moby/Toremar nadalje trdi, da tudi če bi Komisija menila, da je družba Toremar v preteklosti prejela državno pomoč s podaljšanjem prvotne pogodbe, se to izniči z dejstvom, da je bila družba Toremar družbi Moby prodana v okviru postopka za oddajo javnega naročila, torej pod tržnimi pogoji in po ceni, ki je med drugim vključevala oceno tega elementa pomoči. Zato in na podlagi ustaljene sodne prakse ([50]) podaljšanje prvotne pogodbe za državno pomoč ni pomembno.

([50]) Strani se za utemeljitev te trditve sklicujeta na naslednje zadeve: sodba z dne 20. septembra 2001, Banks, C-390/98, EU:C:2001:456; sodba z dne 24. septembra 2002, Falck in Acciaierie di Bolzano proti Komisiji, združeni zadevi C-74/00P in C-75/00P, EU:C:2002:524, ter sodba z dne 29. aprila 2004, Nemčija proti Komisiji, C-277/00, EU:C:2004:238.

6. **OCENA**

6.1 **Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU**

(161) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(162) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za ugotovitev, ali priglašeni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi navedeni pogoji. Finančna podpora mora namreč:

(a) biti dodeljena s strani države članice ali iz državnih sredstev;

(b) dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence in

(d) vplivati na trgovino med državami članicami.

(163) Komisija ugotavlja, da je prednostni privez, ki se uporablja samo za poti, na katerih se opravljajo javne storitve, neločljivo povezan s tem, da družba Toremar in njena pridobiteljica, družba Moby, opravljata storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato bo ta ukrep ocenjen skupaj z nadomestilom za javne storitve, dodeljenim tema družbama (glej oddelka 6.1.1 in 6.1.2).

(164) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi bilo treba novo javno naročilo storitev med Italijo in družbo Moby/Toremar oceniti skupaj s privatizacijo družbe Toremar. Taka skupna ocena je ustrezna, saj je Italija v bistvu organizirala novo javno naročilo storitev, v okviru katerega je moral izbrani ponudnik pridobiti celoten osnovni kapital družbe Toremar, da bi izpolnjeval obveznosti javne službe, določene v tem javnem naročilu storitev.

6.1.1 *Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo*

6.1.1.1 Državna sredstva

(165) Italija je s prvotno pogodbo, kot je bila podaljšana, pooblastila družbo Toremar za opravljanje storitev na pomorskih poteh. Prvotna pogodba je bila sklenjena z državo in nadomestilo za javne storitve na podlagi te pogodbe, dodeljeno družbi Toremar, plačuje država iz svojega proračuna. Zato se nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Toremar, lahko pripiše državi in se financira iz državnih sredstev.

(166) Komisija ugotavlja, da po navedbah Italije vsi trajektni prevozniki ustreznim pristaniškim organom plačujejo redne pristojbine za privez, družba Toremar pa za prednostni privez ni plačevala nobene dodatne pristojbine. Komisija kljub temu meni, da bi se Italija načeloma lahko odločila naložiti dodatno pristojbino za prednostni privez in ker tega ni naredila, je odpisala državne dohodke. Glede na to, da se prednostni privez dodeli na podlagi zakona (glej uvodno izjavo 90), je ta ukrep mogoče pripisati državi.

6.1.1.2 Selektivnost

(167) Da se ukrep opredeli kot državna pomoč, mora biti selektiven. Nadomestilo za javne storitve za opravljanje zadevnih pomorskih storitev je bilo dodeljeno samo družbi Toremar, zato je selektivno. Ker je bil prednostni privez dodeljen samo družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar, je prav tako selektiven.

6.1.1.3 Gospodarska prednost

(168) Komisija opozarja, da nadomestila za javne storitve, dodeljena družbi, pod nekaterimi strogo opredeljenimi pogoji ne pomenijo gospodarske prednosti.

(169) V sodbi v zadevi Altmark ([51]) je Sodišče namreč presodilo, da je državni ukrep zunaj področja uporabe člena 107(1) PDEU, kadar je treba tak ukrep obravnavati kot nadomestilo za storitve, ki jih opravijo upravičena podjetja za izpolnitev obveznosti javne službe, zato da ta podjetja dejansko nimajo dejanske finančne prednosti in da jih ukrep ne postavlja v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s podjetji, ki jim konkurirajo.

(170) Vendar je Sodišče tudi pojasnilo, da morajo biti za to, da se v določenem primeru tako nadomestilo za javne storitve ne šteje za državno pomoč, izpolnjena štiri kumulativna merila (v nadaljnjem besedilu: merila iz sodbe v zadevi Altmark), ki so povzeta v nadaljevanju:

— podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

— merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

— nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti (tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark);

— če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, je treba raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark).

(171) Komisija je pojasnila, kako uporablja merila iz sodbe v zadevi Altmark v svojem Sporočilu o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena) ([52]).

(172) Ker morajo biti merila iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena kumulativno, bi Komisija zaradi neupoštevanja enega od teh meril ugotovila, da ukrep, ki se ocenjuje, upravičenki zagotavlja gospodarsko prednost. Komisija bo zato najprej ocenila upoštevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(173) V četrtem merilu iz sodbe v zadevi Altmark je določeno, da mora biti nadomestilo omejeno na najnižjo raven, ki je potrebna, da se ne bi opredelilo kot državna pomoč. To merilo se šteje za izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za javne storitve izbran v postopku za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati storitve z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(174) V okviru nobenega od podaljšanj prvotne pogodbe v obdobju od 1. januarja 2009 do 1. januarja 2012 družba Toremar ni bila izbrana na podlagi postopka za oddajo javnega naročila. Italija je le podaljševala že veljaven sistem in s tem omogočala uveljavljenemu gospodarskemu subjektu, da še naprej prejema nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe.

(175) Italija tudi ni nikoli obvestila Komisije, da je bila stopnja nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Trditev Italije, da je dežela Toskana spremljala uspešnost družbe Toremar v obdobju 2010–2011, ne zadostuje za izpolnjevanje tega merila, saj iz nje ni razvidno, ali so bili stroški, ki jih je družba Toremar dejansko imela pri opravljanju svojih obveznosti javne službe, v skladu s stroški povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

(176) Komisija na podlagi tega ugotavlja, da v obravnavanem primeru ni izpolnjeno četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

([51]) Glej sodbo z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415.

([52]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

(177) Ker v obravnavanem primeru štirje pogoji iz sodbe v zadevi Altmark niso kumulativno upoštevani, Komisija ugotavlja, da je nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe družbi Toremar zagotovilo gospodarsko prednost.

(178) V zvezi s prednostnim privezom Komisija najprej opozarja, da je italijanski organ za konkurenco AGCM vsaj dvakrat izrazil mnenje, da ima ta ukrep gospodarsko vrednost ([53]). Družba Toremar za prednostni privez kljub temu ne plačuje nobene pristojbine (glej uvodno izjavo 136). Komisija nadalje ugotavlja, da lahko prednostni privez vsaj v teoriji zmanjša stroške gospodarskega subjekta (npr. ker bi zagotovljen privez lahko zmanjšal čakalno dobo v pristaniščih, zaradi česar bi bili stroški goriva manjši) ali poveča njegove prihodke (npr. ker je lahko povpraševanje potnikov pri nekaterih terminih večje). Če prednostni privez omogoča hitrejši pristanek, uporabniki trajektnih storitev morda dejansko raje izberejo trajektnega prevoznika, ki mu je bil dodeljen ta ukrep. Tudi če bi se ti učinki uresničili le v omejenih primerih ali bi bili sorazmerno majhni, bi kljub temu prednostni privez lahko pomenil gospodarsko prednost za družbo Toremar.

6.1.1.4 Učinek na konkurenco in trgovino

(179) Kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo v trgovini znotraj Unije, je treba slednje obravnavati, kot da je ta pomoč vplivala nanje ([54]). Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco ([55]).

(180) V obravnavani zadevi upravičenka konkurira drugim podjetjem, ki opravljajo storitve pomorskega prometa v Uniji, zlasti od začetka veljavnosti Uredbe Sveta (EGS) št. 4055/86 ([56]) in uredbe o pomorski kabotaži, ki liberalizirata trg mednarodnega pomorskega prometa oziroma pomorske kabotaže. Če je bila družba Toremar takrat edini gospodarski subjekt na nekaterih poteh, to še ne pomeni, da drugih (mednarodnih) gospodarskih subjektov ne zanima zagotavljanje podobnih storitev pomorskega prometa. Zato nadomestilo za opravljanje storitev na pomorskih poteh v okviru podaljšanja prvotne pogodbe lahko vpliva na trgovino Unije in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu. Iz istih razlogov ta ugotovitev velja tudi za prednostni privez.

6.1.1.5 Sklepna ugotovitev

(181) Ker so vsa merila iz člena 107(1) PDEU izpolnjena, Komisija ugotavlja, da nadomestilo za javne storitve, plačano na podlagi zaporednih podaljšanj prvotne pogodbe, in prednostni privez za poti, na katerih se je opravljala javna storitev, pomenita državno pomoč družbi Toremar.

6.1.1.6 Nova ali obstoječa pomoč

(182) Komisija najprej ugotavlja, da nadomestilo, plačano družbi Toremar za izpolnjevanje obveznosti javne službe za pomorske storitve do konca leta 2008, ne bo ocenjeno v tem sklepu. Ocena navedenega nadomestila in tega, ali ga je mogoče šteti za obstoječo pomoč ali ne na podlagi člena 4(3) uredbe o pomorski kabotaži, je predmet ločenega sklepa Komisije ([57]).

(183) V skladu s členom 1, točka (c), Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([58]) nova pomoč pomeni „vso pomoč, to je sheme pomoči in individualno pomoč, ki ni veljavna pomoč, vključno s spremembami veljavne pomoči“. Poleg tega člen 108(3) PDEU določa, da je treba načrte za dodelitev ali spremembo obstoječe pomoči pravočasno priglasiti Komisiji in da se ne smejo izvesti, dokler v tem postopku ni sprejet dokončen sklep ([59]). V skladu

([53]) Sklep Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione, uvodna izjava 265.

([54]) Glej zlasti sodbo z dne 17. septembra 1980, Philip Morris proti Komisiji, C-730/79, EU:C:1980:209, točka 11; sodbo z dne 22. novembra 2001, Ferring, C-53/00, EU:C:2001:627, točka 21, in sodbo z dne 29. aprila 2004, Italija proti Komisiji, C-372/97, EU:C:2004:234, točka 44.

([55]) Sodba z dne 30. aprila 1998, Vlaamse Gewest proti Komisiji, T-214/95, EU:T:1998:77.

([56]) Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami (UL L 378, 31.12.1986, str. 1).

([57]) Sklep Komisije (EU) 2020/1411 z dne 2. marca 2020 o državni pomoči št. C 64/99 (ex NN 68/99), ki jo je Italija izvedla za ladjarske družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia).

([58]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

([59]) Sodba z dne 26. oktobra 2016, DEI in Komisija proti Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, EU:C:2016:797, točka 45.

s stališčem sodišč Unije ([60]) Komisija meni, da sprememba (tj. podaljšanje) trajanja sheme pomoči, ki je imela jasen rok izteka (tj. 31. december 2008), zadostuje, da to pomeni novo pomoč, ne glede na to, ali so se druge značilnosti ukrepa spremenile ali ne.

(184) Zaradi navedenih razlogov Komisija meni, da bi bilo ne glede na to, ali bi se nadomestilo, dodeljeno družbi Toremar do konca leta 2008, štelo za obstoječo pomoč ([61]), treba nadomestilo za javne storitve, plačano na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, šteti za novo pomoč. Ta sklep velja tudi za prednostni privez.

6.1.2 *Oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar družbi Moby/Toremar*

(185) Da bi Komisija lahko ugotovila, ali oddaja novega javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar pomeni prednost za družbo Moby/Toremar v smislu člena 107(1) PDEU, mora oceniti upoštevanje meril iz sodbe v zadevi Altmark (glej uvodno izjavo 170).

6.1.2.1 Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(186) Komisija opozarja, da ni enotne in natančne opredelitve storitve, ki lahko pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s pravom Unije, bodisi v smislu prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark bodisi v smislu člena 106(2) PDEU ([62]). V odstavku 46 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je navedeno:

„Ker ni posebnih pravil na ravni Unije, ki bi opredeljevala obseg za obstoj storitve splošnega gospodarskega pomena, imajo države članice visoko stopnjo diskrecije pri uvrščanju storitev med storitve splošnega gospodarskega pomena in dodeljevanju nadomestil izvajalcem zadevnih storitev. Pristojnost Komisije na tem področju je omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako pri uvrščanju storitve med storitve splošnega gospodarskega pomena, in na ocenjevanje, ali gre pri dodelitvi nadomestila za državno pomoč. Če obstajajo specifična pravila Unije, mora država članica pri izvajanju diskrecijske pravice upoštevati tudi ta pravila, kar pa ne vpliva na dolžnost Komisije, da opravi oceno, ali je bila storitev splošnega gospodarskega pomena za namene nadzora državne pomoči pravilno uvrščena.“

(187) Nacionalni organi torej lahko zavzamejo stališče, da so določene storitve v splošnem interesu in jih je treba opravljati v okviru obveznosti javnih služb, da se zagotovi zaščita javnega interesa, kadar tržne sile ne morejo zagotoviti, da se opravljajo na zahtevani ravni ali pod zahtevanimi pogoji.

(188) Na področju kabotaže so podrobna pravila na ravni Unije, ki urejajo obveznosti javne službe, določena v uredbi o pomorski kabotaži, za preučitev morebitne državne pomoči podjetjem, ki delujejo v pomorskem prometu, pa v Smernicah Skupnosti o državnih pomočeh za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: smernice o pomorskem prometu) ([63]).

(189) Člen 4(1) uredbe o pomorski kabotaži določa:

„Država članica lahko sklene pogodbe o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe kot pogoj za zagotavljanje pomorske kabotaže ladijskim prevoznikom, ki sodelujejo v rednih prevozih na otoke z otokov in med otoki. Kadar koli država članica sklene pogodbo o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe, to stori na nediskriminatorni podlagi za vse ladjarje Skupnosti.“

([60]) Sodba z dne 6. marca 2002, Diputación Foral de Álava in drugi proti Komisiji, združene zadeve T-127/99, T-129/99 in T-148/99, EU:T:2002:59, točka 175.

([61]) Sklep Komisije (EU) 2020/1411 z dne 2. marca 2020 o državni pomoči št. C 64/99 (ex NN 68/99), ki jo je Italija izvedla za ladjarske družbe Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar in Toremar (skupina Tirrenia).

([62]) Sodba z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi proti Komisiji, T-289/03, Recueil, str. II-81, EU:T:2008:29, točka 96. Glej tudi sklepni predlog generalnega pravobranilca Tizziana v sodbi z dne 22. novembra 2001, Ferring, C-53/00, EU:C:2001:253, in sklepni predlog generalnega pravobranilca Jacobsa v sodbi z dne 20. novembra 2003, GEMO, C-126/01, Recueil, str. I-13769, EU:C:2002:273.

([63]) Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (UL C 13, 17.1.2004, str. 3).

(190) Člen 2(3) uredbe o pomorski kabotaži določa, da lahko javno naročilo storitev zajema: prevoze, ki izpolnjujejo dogovorjene standarde o neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, dodatne prevozne storitve, prevoze po natančno določenih tarifah in v določenih pogojih, zlasti za nekatere kategorije potnikov ali na nekaterih progah, ter prilagoditev prevozov dejanskim zahtevam.

(191) V skladu z oddelkom 9 smernic o pomorskem prometu se lahko naložijo obveznosti javne službe ali dodelijo javna naročila storitev, in sicer za storitve iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92, tj. redni prevozi na otoke, z otokov in med njimi.

(192) Iz uveljavljene sodne prakse izhaja, da se obveznosti javnih storitev lahko naložijo le, če to upravičuje potreba po zagotavljanju ustreznih rednih storitev pomorskega prometa, ki jih ni mogoče zagotoviti zgolj s tržnimi silami ([64]). Sporočilo o razlagi uredbe o pomorski kabotaži ([65]) potrjuje, da so „[d]ržave članice (vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, kjer je to primerno) […] tiste, ki določijo, za katere povezave so potrebne obveznosti gospodarske javne službe, in ne ladjarji. Zlasti se lahko obveznosti gospodarske javne službe predvidijo za stalne (redne) otoške storitve kabotaže v primeru, ko trg ne zagotovi ustreznih storitev.“ Poleg tega so v členu 2(4) uredbe o pomorski kabotaži obveznosti javne službe opredeljene kot obveznosti, ki jih ladjar ne bi prevzel ali jih ne bi prevzel v enaki meri ali enakih pogojih, če bi upošteval svoje trgovinske interese.

(193) Da bi Komisija preverila, ali je prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno, bo v skladu s sodno prakso ([66]) izvedla tristopenjsko oceno, da bi preverila, ali obstaja dejanska potreba po javni storitvi (prva in druga stopnja) ter ali je bila potrebna in sorazmerna (tretja stopnja). Komisija bo ocenila:

(1) ali je obstajalo **povpraševanje uporabnikov**;

(2) ali udeleženci na trgu temu povpraševanju niso mogli zadostiti, ker javni organi niso naložili take obveznosti (**obstoj nedelovanja trga**);

(3) ali uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala, da se tako pomanjkanje odpravi (**najmanj škodljiv pristop**);

(1) povpraševanje uporabnikov.

(194) V tej zadevi je bila družba Toremar pooblaščena za zagotavljanje mešanih storitev (potniških storitev in storitev za vozila) na več poteh, navedenih v preglednici 3. Obveznosti javne službe družbe Toremar so se nanašale na pristanišča, kjer se opravljajo storitve, vrsto in zmogljivost plovil, dodeljenih pomorskim povezavam, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev, pogostost storitev in najvišje prevoznine, ki se plačajo.

(195) Kot je opisano v uvodni izjavi 123, je Italija naložila obveznosti javne službe, določene v novi pogodbi, predvsem zaradi (i) zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter (ii) prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija meni, da sta to dejansko legitimna cilja v javnem interesu.

(196) Zgodovinsko gledano cilji, za katere si prizadeva Italija, niso bili doseženi samo z medsebojnim delovanjem tržnih sil. Dejansko je bila ustreznost teh storitev tradicionalno zagotovljena z obveznostmi javne službe, ki so bile v ta namen naložene družbam nekdanje skupine Tirrenia in določene v prvotnih pogodbah. Komisija pravzaprav ugotavlja, da se storitve na zadevnih poteh opravljajo večinoma brez sprememb že več let, tj. vsaj od začetka veljavnosti prve pogodbe. Italija in zlasti zadevni regionalni organi so menili, da so te storitve bile potrebne (in da bodo potrebne tudi v prihodnje), da se zadosti povpraševanju uporabnikov.

([64]) Glej sodbo z dne 20. februarja 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) in drugi proti Administración General del Estado, C-205/99, EU:C:2001:107.

([65]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o posodobitvi in izboljšanju sporočila o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža), Bruselj, COM(2014) 232 final z dne 22. aprila 2014.

([66]) Glej sodbo z dne 1. marca 2017, SNCM proti Komisija, T-454/13, EU:T:2017:134, točki 130 in 134.

(197) Za ponazoritev dejanskega povpraševanja uporabnikov po storitvah je Italija predložila zbirne statistične podatke, iz katerih je razvidno, da je družba Toremar leta 2010 na petih poteh, na katerih so se opravljale javne storitve, skupaj prepeljala 1 462 570 potnikov in 317 488 vozil. Številke za leto 2011 so bile nekolike manjše (tj. 1 437 613 potnikov in 294 433 vozil). To kaže, da je bilo v dveh letih, preden je bila družba Moby/Toremar pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe, na zadevnih poteh skupaj veliko povpraševanja po storitvah pomorskega prometa (za statistične podatke po posameznih poteh za obdobje 2009–2011 glej uvodno izjavo 297).

(198) Da bi dodatno dokazali, da je bilo povpraševanje uporabnikov še naprej prisotno, ko je družba Moby/Toremar začela opravljati storitve na podlagi novega javnega naročila storitev na vseh šestih progah, je Italija predložila tudi zbirne statistične podatke do konca leta 2018 (glej preglednici 4 in 5). To potrjuje, da je bilo povpraševanje uporabnikov še naprej prisotno, pri čemer je bilo nekaj manjših odstopanj navzgor ali navzdol, razen v letu 2012, v katerem je prišlo do večjega odstopanja navzgor, kar je predvsem posledica strukturne prenove prodajne mreže, ki je pozitivno vplivala na povečanje prometa v visoki sezoni navedenega leta. Iz analize statističnih podatkov po posameznih poteh za vsako leto do konca leta 2018 nikakor ni bilo razvidno, da uporabniki ne bi več povpraševali po storitvah na posameznih poteh.

Leto	Linija A1	Linija A2	Hitra linija A2	Linija A3	Linija A4	Linija A5	Skupno št. potnikov
2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Preglednica 4 – Statistični podatki o potnikih za obdobje 2012–2018

Leto	Linija A1	Linija A2	Hitra linija A2	Linija A3	Linija A4	Linija A5	Skupno št. vozil
2012	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

Preglednica 5 – Statistični podatki o vozilih za obdobje 2012–2018 ([67])

(199) Komisija meni, da je iz navedenih statističnih podatkov jasno razvidno, da obstaja dejansko povpraševanje po storitvah potniškega in mešanega prometa na vsaki od šestih zadevnih poti, na katerih se opravlja javna storitev. Zato se lahko ugotovi, da te storitve obravnavajo dejanske potrebe javnosti in zadoščajo dejanskemu povpraševanju uporabnikov.

(2) Obstoj nedelovanja trga

([67]) Ladje, uporabljene na hitri liniji A2 in liniji A5, ne morejo prevažati vozil.

(200) V skladu z odstavkom 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena „ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica“ ([68]). Zato mora Komisija preučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno zgolj tržnim silam, in sicer ob upoštevanju zahtev javne službe, ki jih je na podlagi novega javnega naročila storitev naložila država članica. V odstavku 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(201) Komisija ugotavlja, da so v obdobju do sklenitve novega javnega naročila storitev z družbo Moby/Toremar drugi gospodarski subjekti zagotavljali trajektne storitve na nekaterih poteh, zajetih v novem javnem naročilu storitev, čeprav ne nujno vse leto in enako pogosto. Na podlagi konkurenčnih razmer do datuma pooblastitve 2. januarja 2012 (kot je opisano v uvodni izjavi 38) bo Komisija za vsako od zadevnih poti ocenila, ali so storitve, ki so jih zagotavljali drugi gospodarski subjekti, enakovredne storitvam, ki jih je morala na podlagi novega javnega naročila storitev opravljati družba Moby/Toremar.

(202) V spodnji preglednici so opisane konkurenčne razmere na poteh, na katerih opravlja storitev družba Moby/Toremar.

Pot	**Moby/Toremar (celoletne plovbe na dan)**	**Konkurenti (plovbe na dan)**
Livorno–Gorgona–Capraia **(linija A1)**	mešana storitev (potniki in vozila)	jih ni
Portoferraio–Piombino (otok Elba) **(linija A2)**	mešana storitev s povprečno: — osmimi plovbami od januarja do aprila, — petnajstimi plovbami od aprila do septembra, — osmimi plovbami od septembra do decembra	**družba Moby** (mešane storitve vse leto) s povprečno: — šestimi plovbami od januarja do marca, — osmimi plovbami aprila, 12 plovbami maja in desetimi plovbami septembra, — 12 plovbami od junija do avgusta, — osmimi plovbami oktobra, — šestimi plovbami novembra in decembra **družba Blu Navy** (mešane storitve) — leta 2012 (vse leto) s povprečno petimi plovbami, — od leta 2013 samo od marca do oktobra, s povprečno petimi plovbami **družba Elba Ferries** (mešane storitve od junija do septembra) s povprečno petimi do šestimi plovbami
Piombino–Cavo–Portoferraio (otok Elba **(hitra linija A2)**)	hitra potniška storitev	jih ni
Piombino–Rio Marina–Pianosa (otok Elba) **(linija A3)**	mešane storitve	jih ni
Porto S. Stefano–otok Giglio **(linija A4)**	mešana storitev s povprečno: — tremi do štirimi plovbami od januarja do marca,	**družba Maregiglio** (mešane storitve vse leto) s povprečno: — 0,5 do eno plovbo od januarja do marca, — dvema plovbama od aprila do maja,

([68]) Glej sodbo z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi, C-205/99, EU:C:2001:107, točka 71.

	— štirimi do petimi plovbami od aprila do septembra, — štirimi plovbami od septembra do decembra	— petimi do šestimi plovbami junija in julija, — tremi do štirimi plovbami od avgusta do septembra, — dvema plovbama oktobra, — eno plovbo novembra in decembra
Porto S. Stefano–Giannutri **(linija A5)**	potniška storitev, ki do družba Maregiglio opravlja kot podizvajalka družbe Moby/Toremar ([1])	jih ni

([1]) Razpisna dokumentacija omogoča oddajo naročil podizvajalcem. Italija je Komisiji zagotovila posebne zneske – neto stroške storitve –, ki jih dežela Toskana letno plačuje družbi Moby/Toremar za opravljanje javnih storitev na poti Porto S. Stefano–Giannutri. Družba Toremar plačuje družbi Maregiglio pavšalni znesek na podlagi pogodbe s podizvajalcem. Slednja transakcija, ki vključuje zasebno pogodbo, je zunaj področja uporabe tega sklepa.

Preglednica 6 – Konkurenčne razmere na poteh, na katerih opravlja storitve družba Moby/Toremar

(203) Komisija meni, kot je jasno prikazano v preglednici 6, da storitve, ki jih zagotavlja družba Moby/Toremar, niso zamenljive s storitvami, ki jih zagotavljajo drugi konkurenti, saj ti ne izpolnjujejo ali ne izpolnjujejo v celoti obveznosti javne službe, določenih z novim javnim naročilom storitev, zlasti v smislu celoletne kontinuitete storitve, ki jo opravlja družba Toremar. Ob tem je bilo navedeno, da na treh od šestih poti ni drugega gospodarskega subjekta, razen družbe Moby/Toremar, ki zagotavlja storitev (hitra linija A2 ter liniji A3 in A5). Zato so obveznosti javne službe, določene v pogodbi z družbo Moby/Toremar za opravljanje storitev na teh treh poteh, utemeljene z dejansko javno potrebo po zagotavljanju ozemeljske kontinuitete, če je trg ne more zagotoviti sam.

(204) Kar zadeva poti, na katerih storitve zagotavljajo tudi drugi gospodarski subjekti (liniji A2 in A4), Komisija meni, da obstajajo velike razlike glede rednosti zagotovljenih storitev. Družba Moby/Toremar pluje na navedenih poteh neprekinjeno vse leto, medtem ko vsi drugi operaterji, navedeni v preglednici (tj. družbe Blu Navy, Elba Ferries in Maregiglio), ne zagotavljajo te neprekinjene storitve vse leto (v primeru družb Blu Navy in Elba Ferries) niti je ne zagotavljajo enako pogosto kot družba Moby/Toremar. Družba Blu Navy je na primer leta 2010 začela pluti med aprilom in novembrom. Nato je leta 2012 plula vse leto s povprečno petimi plovbami, leta 2013 pa se je vrnila k prvotnemu voznemu redu plovb samo med marcem in oktobrom. Družba Maregiglio pluje na liniji A4 vse leto, vendar z manjšim številom plovb kot družba Moby/Toremar. Zlasti januarja in februarja ter novembra in decembra družba Maregiglio ne pluje vsak dan, pri čemer se mesečno povprečje plovb giblje od 20 do 30. Če družba Moby/Toremar na teh poteh ne bi opravljala storitev, bi bila potreba po redni in pogosti povezljivosti navedenih otokov s celino vse leto bistveno ogrožena, saj družbi Blu Navy in Elba Ferries v celotnem obdobju trajanja pogodbe ne bi mogli opravljati storitve pod enakimi pogoji kot družba Moby/Toremar.

(205) Komisija zlasti v zvezi s storitvijo, ki jo opravlja družba Moby (kot konkurent družbe Moby/Toremar) na liniji A2, ugotavlja, da družba Moby redno pluje vse leto in pogosto vsakodnevno (npr. od pet plovb v zimskem obdobju do 17 plovb v poletnem obdobju), s čimer opravlja zelo podobno storitev kot družba Moby/Toremar.

(206) Kljub temu je Italija predložila informacije, ki kažejo, da je bila neprekinjenost javne storitve družbe Moby/Toremar potrebna in da se je odzvala na dejansko potrebo po javnih storitvah ter da te javne potrebe po pomorski povezljivosti ni mogla zadovoljiti družba Moby sama.

(1) Prvič, vozni red družbe Moby/Toremar je bil prilagojen v okviru novega javnega naročila storitev, da bi se zagotovil intermodalni prevoz, zlasti boljše povezovanje pomorskih storitev s ponudbo železniških storitev na železniških postajah Piombino in Campiglia Marittima;

(2) drugič, Italija je dokazala, da bi obstoj gospodarskega subjekta, pooblaščenega za opravljanje obveznosti javne službe, omogočil učinkovito neprekinjenost pomorskih storitev v celotnem zimskem obdobju ter močno in v interesu splošnega prebivalstva skrajšal čas čakanja v pristanišču za skoraj eno uro in pol (npr. s treh ur v Piombinu brez družbe Toremar na eno uro in pol z družbama Toremar in Moby);

(3) tretjič, na podlagi javnega naročila storitev družba Moby/Toremar vse leto opravlja dodatno vsakodnevno večerno plovbo od 30 minut po zadnji (v času pooblastitve) plovbi do 00.30 (glej uvodno izjavo 258). Družba Moby/Toremar torej opravi zadnji vsakodnevni časovni slot na liniji A2 (22.00 ali 22.30, odvisno od dneva in meseca). Iz ocenjenih voznih redov je razvidno tudi, da družba Moby/Toremar opravi prvo plovbo iz Portoferraia na celino. Zato plovila družbe Moby/Toremar ponoči pristanejo v otoškem pristanišču z višjimi stroški, da zagotavljajo prvo povezavo zjutraj za prebivalce, ki se vozijo zaradi izobraževanja ali dela, in povezave v primerih nujne medicinske pomoči;

(4) četrtič, trdilo se je, da družba Moby sama ne more izpolniti potrebe velikega števila potnikov po prevozu med Piombinom in Portoferraiom ter obratno. Čeprav se v poletnih mesecih očitno prevaža veliko večje število potnikov, je iz podatkov, ugotovljenih v prvih treh mesecih leta 2012 (tj. v nizki sezoni), razvidno, da so bili na krovu katerega koli plovila (družba Moby/Toremar ali Moby) stalno prisotni potniki, ki so se morali voziti v obe smeri zaradi dela, študija ali drugih osebnih namenov.

(207) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da na datum pooblastitve zgolj tržne sile niso bile dovolj za izpolnitev potreb po javni storitvi. Družba Moby/Toremar je bila dejansko edini gospodarski subjekt na več poteh, na drugih poteh pa storitve, ki so jih konkurenti opravljali na Toskanskem otočju, niso bile enakovredne v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, zato niso v celoti zadostile potrebam po javni storitvi, opredeljenih v novem javnem naročilu storitev z družbo Moby/Toremar.

(3) Najmanj škodljiv pristop

(208) Komisija ugotavlja, da se je Italija odločila, da bo raje sklenila javno naročilo storitev z enim gospodarskim subjektom (družbo Moby/Toremar), kot da bi naložila obveznosti javne službe vsem gospodarskim subjektom, ki jih je zanimalo opravljanje storitev na zadevnih poteh. Na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, se Komisija strinja, da povpraševanju uporabnikov ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe (glej uvodno izjavo 196). Družba Moby/Toremar je na več poteh edini gospodarski subjekt, na poteh, kjer ni, pa ponudba, ki jo zagotavljajo drugi gospodarski subjekti, ne izpolnjuje (vseh) zahtev glede rednosti, neprekinjenosti in kakovosti. Poleg tega se z opravljanjem storitev na večini poti zlasti v nizki sezoni ustvarja izguba, zato se brez nadomestila za javne storitve sploh ne bi opravljale. Komisija je prav tako seznanjena s trditvijo Italije in upravičenk, da je bila odločitev za javno naročilo storitev potrebna tudi zaradi privatizacije družbe Toremar. Natančneje, Italija trdi, da je oddaja družbe Toremar skupaj z novim javnim naročilom storitev omogočila, (i) da se je zagotovila neprekinjenost pomorske javne storitve in (ii) da se je povečala vrednost za državo. Zaradi teh razlogov se je Komisija strinjala (glej uvodno izjavo 96), da Italija odda dejavnosti družbe Toremar skupaj z novim javnim naročilom storitev. S tem je Komisija tudi priznala, kar v tem sklepu znova priznava, da se Italija ni mogla zanašati na obveznosti javne službe, ki bi veljale za vse gospodarske subjekte, ampak da je raje sklenila javno naročilo storitev samo z družbo Moby/Toremar.

Sklepna ugotovitev

(209) Na podlagi navedene ocene Komisija ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za katere je pooblastila družbo Moby/Toremar, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena. Pomisleki, ki jih je Komisija izrazila v sklepu iz leta 2012, so torej odpravljeni.

(210) Da bi Komisija ugotovila, ali je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark, mora še vedno preveriti, ali je bila družba Moby/Toremar pooblaščena za obveznosti javne službe, ki so bile jasno opredeljene. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so obveznosti javne službe jasno opisane v novem javnem naročilu storitev in njegovih prilogah (ki na primer vključujejo specifikacije ladij za vsako pot). Pravila, ki urejajo nadomestilo, so podobno podrobno opisana v novem javnem naročilu storitev, zakonu iz leta 2009 in direktivi odbora CIPE. V novem javnem naročilu storitev je tudi jasno določeno njeno trajanje (12 let), družba Moby/Toremar je opredeljena kot izvajalec javne storitve, navedene pa so tudi ureditve za preprečevanje in vračilo morebitnega prekomernega nadomestila (glej tudi uvodno izjavo 228). Komisija zato ugotavlja, da je izpolnjeno prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

Prednostni privez

(211) Člen 19-*ter*, odstavek 21, zakona iz leta 2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Moby/Toremar. Če družbe, ki so pooblaščene za obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi (včasih) dejansko morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za državljane. Redni vozni redi so dejansko potrebni za izpolnjevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Ker so v novem javnem naročilu storitev navedene posebne obveznosti glede voznih redov za odhode na poteh, na katerih se opravlja javna storitev, prednostni privez pomaga zagotoviti, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe. Ta prednostni privez je bil ob pridobitvi družbe Toremar prenesen na družbo Moby/Toremar. Glede na navedeno Komisija meni, da se je ta ukrep dodelil družbi Moby/Toremar, da bi lahko izpolnjevala obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej uvodno izjavo 209). Poleg tega je Italija potrdila, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev. Zato je prednostni privez tudi skladen s prvim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

6.1.2.2 Drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(212) Komisija želi spomniti, da je v sklepu iz leta 2012 (glej točko 205 Sklepa) zavzela predhodno stališče, da je drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjeno.

(213) Ob upoštevanju tega Komisija ugotavlja, da so bila merila, na podlagi katerih je bil opravljen izračun nadomestila, v skladu z drugim merilom iz sodbe Altmark določena vnaprej in upoštevajo zahteve po preglednosti.

(214) Natančneje, merila, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo, so podrobno pojasnjena v direktivi odbora CIPE in so bila uporabljena v novem javnem naročilu storitev (in njegovih prilogah). Metoda izračuna nadomestila, vključno na primer z upoštevanjem stroškovnih elementov, je podrobno opisana v direktivi odbora CIPE. Ker prednostni privez ne pomeni finančnega nadomestila za družbo Moby/Toremar, Komisija meni, da je ta ukrep skladen z drugim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

(215) Komisija zato ugotavlja, da je izpolnjeno drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark.

6.1.2.3 Tretje merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(216) V skladu s tretjim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark nadomestilo, prejeto za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ne sme presegati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti.

(217) Vendar v sodbi v zadevi Altmark razumen dobiček ni natančno opredeljen. V skladu s sporočilom o storitvah splošnega gospodarskega pomena razumen dobiček pomeni stopnjo donosa kapitala, ki bi jo v celotnem obdobju pooblastitve potrebovalo povprečno podjetje, ki razmišlja o tem, ali naj opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, pri čemer bi upoštevalo stopnjo tveganja. Stopnja tveganja je odvisna od zadevnega sektorja, vrste storitve in značilnosti mehanizma nadomestila.

(218) Komisija je v sklepu iz leta 2012 izrazila pomisleke glede sorazmernosti nadomestila, plačanega družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Moby/Toremar, od leta 2012. Komisija je zlasti zavzela predhodno stališče, da 6,5-odstotna fiksna premija za tveganje ni izražala ustrezne stopnje tveganja ob upoštevanju dejstva, da družba Moby/Toremar na prvi pogled ne prevzema tveganj, običajno povezanih z opravljanjem takih storitev. Natančneje, stroškovni elementi za namene izračuna nadomestila vključujejo vse stroške, povezane z zagotavljanjem storitve, upoštevane pa so tudi na primer spremembe v stroških goriva. Komisija je zato v tej fazi menila, da je družba Moby/Toremar morda prejela prekomerno nadomestilo.

(219) Komisija ugotavlja, da se zdi, da nekateri vidiki metode izračuna nadomestila, kot je določeno v novem javnem naročilu storitev, dejansko zmanjšujejo komercialno tveganje družbe Moby/Toremar. Zlasti se najvišje prevoznine, ki jih lahko zaračunava družba Moby/Toremar, vsako leto prilagodijo tako, da upoštevajo inflacijo in izražajo spremembe indeksa cen življenjskih potrebščin. Novo javno naročilo storitev vsebuje tudi nekatere določbe (glej

uvodno izjavo 87), katerih namen je ohraniti gospodarsko-finančno ravnovesje javne storitve. Če nadomestilo za javne storitve ne bi zadostovalo za kritje stroškov storitev, za katere je bilo izdano pooblastilo na podlagi novega javnega naročila storitev, te odločbe omogočajo predvsem pregled (i) sistema tarif, (ii) ravni ponujenih javnih storitev, (iii) stopnje letnih cenovnih kapic in (iv) kapitalskih sredstev za naložbe.

(220) V skladu s členom 26 pogodbe lahko družba Moby/Toremar v primeru neskladja v njenem gospodarsko-finančnem ravnovesju zahteva ponovno uravnoteženje s predložitvijo predloga deželi Toskani. Ta predlog se nato predloži tehničnemu odboru, odgovornemu za upravljanje naročila. Italija je Komisiji predložila informacije (glej preglednico 7), iz katerih so razvidni prispevki za ponovno uravnoteženje zaradi višjih stroškov DDV, ki jih je imela družba Moby/Toremar, in povišanja cen goriva v obdobju 2012–2018.

EUR	**Javno nadomestilo na podlagi naročila**	**Prispevek za ponovno uravnoteženje**	**Skupaj**
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

Preglednica 7 – Prispevki za ponovno uravnoteženje

(221) Kot je prikazano v zgornji preglednici in je Italija dodatno pojasnila, je bilo nadomestilo za leto 2012 prilagojeno, da bi se ohranilo gospodarsko ravnovesje naročila, od leta 2013 do konca pogodbe pa so bili sprejeti ukrepi v zvezi s sistemom tarif, s čimer so se prilagodile cene vozovnic. Dodatna prilagoditev nadomestila je bila izvedena v letih 2014 in 2015, kar je pripeljalo do dodatnega prispevka za ponovno uravnoteženje zaradi neustreznega sistema tarif v letih 2013 in 2014, medtem ko za obdobje 2016–2018 prilagoditev ni bila potrebna.

(222) Čeprav se zdi, da ti zaščitni ukrepi zmanjšujejo komercialno tveganje, ki ga ima družba Moby/Toremar, Komisija meni, da je podjetje še vedno izpostavljeno tveganju, da nadomestilo morda ne bo zadostovalo za kritje stroškov opravljanja storitve. Predlog za ponovno uravnoteženje morda ne bo vedno sprejet, saj dežela Toskana vsebinsko odloča in sprejme sklep po pridobitvi mnenja tehničnega odbora v 90 dneh od datuma predložitve zahteve družbe Moby/Toremar. Dokler sklep ni sprejet, mora družba Moby/Toremar še naprej nespremenjeno opravljati javno storitev. V enem primeru je bila taka zahteva za uravnoteženje dejansko zavrnjena, ker pogoji iz člena 26 javnega naročila storitev niso bili izpolnjenji ([69]).

(223) Poleg tega Komisija ugotavlja, da se prispevek za ponovno uravnoteženje ne uporablja za vse kategorije stroškov. Zlasti bi morala v skladu s členom 26 javnega naročila storitev stroške, povezane z neučinkovitostjo upravljanja, stroške izposojanja in povečanje stroškov osebja na enoto, da bi se izpolnile delovnopravne zahteve, nositi družba Moby/Toremar. Zato se družba Moby/Toremar še naprej spodbuja, naj svoje storitve opravlja učinkovito in z najnižjimi stroški za skupnost.

(224) Kot je omenjeno v uvodnih izjavah 46 do 50 zgoraj, direktiva odbora CIPE določa, da naj bi se donos kapitala določil s 6,5-odstotno premijo za tveganje, in sicer na podlagi formule za tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC). Vendar pa se je v praksi uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala (glej tudi uvodno izjavo 133).

([69]) Dopis z dne 3. aprila 2012, ref. št. AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Kot je prikazano v preglednici 8, je iz podatkov za obdobje 2012–2018 razvidno, da dejansko nadomestilo za javne storitve ni zadostovalo za kritje neto stroškov storitve, vključno s 6,5-odstotnim donosom kapitala. Komisija v skladu z odstavkom 47 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ocenjuje, ali je bilo v celotnem obdobju trajanja pogodbe plačano prekomerno nadomestilo. Za obdobje 2012–2018 je družba Moby/Toremar prejela nekaj več kot 4 milijone EUR manj od upravičenega zneska. V tem obdobju je nadomestilo, plačano družbi Moby/Toremar, dejansko krilo neto stroške javne storitve, vendar v praksi skoraj ni bilo (tj. skupaj nekaj več kot 30 000 EUR) donosa kapitala. Ta podatek potrjuje, da določbe o ponovnem uravnoteženju iz člena 26 pogodbe družbe Moby/Toremar ne ščitijo pred vsemi tveganji, povezanimi z opravljanjem javne storitve.

Naloge družbe Toremar v okviru javne službe	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Vse skupaj
Prihodki skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Stroški skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
–Amortizacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Neto stroški javnih storitev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Donos kapitala (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Upravičene do nadomestila	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Dejansko nadomestilo	15 324 255 EUR	13 234 327 EUR	14 437 102 EUR	14 043 559 EUR	13 212 118 EUR	13 523 598 EUR	13 706 440 EUR	97 481 399 EUR
= Prekomerno/ premajhno nadomestilo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	–4 169 085 EUR

Preglednica 8 – Neto stroški javnih storitev, ki jih je družba Toremar opravljala v obdobju 2012–2018

(226) Italija je med formalno preiskavo (glej uvodno izjavo 133) pojasnila, da je bila sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna, tako da se je uporabila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ker je bil z zakonom iz leta 2009 ponudbeni znesek nadomestila omejen. Italija meni, da je njen poenostavljen pristop konzervativen (glej uvodno izjavo 134) in da ne omogoča, da bi bilo družbi Moby/Toremar plačano višje nadomestilo od tega, ki je določeno v direktivi odbora CIPE.

(227) Glede na navedeno je Komisija primerjala 6,5-odstotni donos vloženega kapitala, ki je bil uporabljen za družbo Moby/Toremar, z mediano donosa kapitala, ki ga je leta 2011 ustvarila referenčna skupina (leto pred pooblastitvijo družbe Moby/Toremar). Referenčna skupina je sestavljena iz izbranih trajektnih prevoznikov, ki so zagotavljali pomorske povezave znotraj Italije ali med Italijo in drugimi državami članicami ([70]). Analiza kaže, da je donos vloženega kapitala, ki ga je realizirala družba Moby/Toremar, tik pod mediano donosa, ki ga je ustvarila referenčna skupina. Ta primerjava ponazarja, da v letu pred pooblastitvijo družbe Moby/Toremar 6,5-odstotni donos kapitala ni bil nerazumen.

(228) Komisija nadalje pozitivno ocenjuje, da mora družba Moby/Toremar v skladu z novim javnim naročilom storitev vsako leto poslati svoje izkaze o poslovanju (ki so razdeljeni po poteh in ki jih potrdi neodvisni revizor) deželi Toskani, da bi ta lahko preverila, ali je bilo morda plačano prekomerno nadomestilo. To je dodaten zaščitni ukrep za zagotovitev, da družba Toremar ne more prejeti nobenega prekomernega nadomestila. Poleg tega je navzkrižno subvencioniranje vsekakor izključeno, ker je družba Toremar opravljala samo komercialne dejavnosti. Italija je te izkaze o poslovanju predložila tudi za obdobje 2012–2018, zato je Komisija lahko opravila izračune v preglednici 8.

(229) Glede na zgoraj navedeno Komisija ugotavlja, da nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Toremar, ne presega tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba za izpolnjevanje teh obveznosti upoštevati realizirane prejemke in razumen dobiček. Natančneje, Komisija meni, da je treba 6,5-odstotno premijo za tveganje, ki je določena v direktivi odbora CIPE, oceniti skupaj z najvišjim zneskom nadomestila, ki je bil določen z zakonom iz leta 2009. Ob upoštevanju tega je bil donos kapitala, ki bi ga družba Toremar lahko predvidela, skladen s tveganji, ki jih je imela pri opravljanju javnih storitev na podlagi novega javnega naročila storitev. Dvomi Komisije glede skladnosti s tretjim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark so torej odpravljeni.

([70]) Natančneje iz družb Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, LibertyLines, skupine Grimaldi, Corsica Ferries, SNAV in Caronte & Tourist. Druge družbe nekdanje skupine Tirrenia (npr. Caremar, Laziomar) so bile izključene iz referenčne skupine.

(230) Komisija glede prednostnega priveza in morebitnega prekomernega nadomestila, ki bi lahko izhajalo iz tega priveza, navaja ugotovitve v nadaljevanju. Italija trdi, da bi bila morebitna denarna prednost pri prednostnem privezu omejena (glej uvodno izjavo 137). Zato bi bilo omejeno tudi tveganje prekomernega nadomestila, ki izhaja iz tega ukrepa. Če bi se s tem ukrepom zmanjšali operativni stroški ali povečali prihodki izvajalca javne storitve, bi bilo to tudi v celoti izraženo v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. V zgornji analizi Komisije (glej uvodno izjavo 228) je bilo potrjeno, da družba Moby/Toremar v obdobju 2012–2018 ni prejela prekomernega nadomestila. Zato Komisija ugotavlja, da je tudi prednostni privez skladen s tretjim merilom iz sodbe v zadevi Altmark.

6.1.2.4 Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark

(231) Četrto merilo iz sodbe Altmark je izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena izbran v postopku za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, zmožnega opravljati to storitev z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(232) V skladu z odstavkom 63 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena lahko javni organi najlažje izpolnijo četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark tako, da izvedejo odprt, pregleden in nediskriminatoren postopek za oddajo javnega naročila v skladu z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([71]) in Direktivo 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([72]).

(233) Komisija ugotavlja, da se je v obravnavni zadevi postopek za oddajo javnega naročila začel pred začetkom veljavnosti Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([73]) (ki se uporablja za javna naročila, oddana za opravljanje storitev pomorskega prometa) ter Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([74]). Takrat sta se uporabljali Direktiva 2004/17/ES in Direktiva 2004/18/ES. Vendar se Direktiva 2004/17/ES ne uporablja za storitve pomorskega prometa, kot jih je zagotavljala družba Moby/Toremar. Člen 5 Direktive 2004/17/ES namreč jasno določa, da se uporablja samo za prometne storitve na področju železnice, avtomatiziranih sistemov, tramvajev, trolejbusov, avtobusov ali žičnic.

(234) Javna naročila, ki jih naročniki oddajo v okviru svojih storitvenih dejavnosti v pomorskem, priobalnem ali rečnem prevozu, spadajo na področje uporabe Direktive 2004/18/ES, in sicer na podlagi uvodne izjave 20 navedene direktive. Storitve prevoza po vodi pa so navedene tudi v Prilogi II B k navedeni direktivi, kar pomeni ([75]), da se zanje uporabljata le člen 23 in člen 35(4) navedene direktive. To pomeni, da v skladu z Direktivo 2004/18/ES za javno naročilo storitev pomorskega prometa veljajo le obveznosti v zvezi s tehničnimi specifikacijami (člen 23) in obveznost objave obvestila o oddaji javnega naročila (po oddaji naročila, torej na koncu postopka za oddajo javnega naročila in ne na začetku: člen 35(4)). Vsa druga pravila, ki jih določa Direktiva 2004/18/ES – vključno z določbami o vsebini obvestil, ki jih je treba objaviti (člen 36(1)), in določbami o merilih za izbiro (členi 45 do 52) – se ne uporabljajo za javna naročila storitev pomorskega prometa.

(235) Poleg tega se Direktiva 2004/18/ES v nobenem primeru ne uporablja za koncesije za storitve, kot so opredeljene v členu 1(4) navedene direktive ([76]). Komisija pripominja, da za koncesije za storitve (in javna naročila) z določenim čezmejnim interesom še vedno veljajo splošna načela PDEU glede preglednosti, nediskriminacije in enakega obravnavanja.

([71]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1).

([72]) Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114).

([73]) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

([74]) Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

([75]) V skladu s členom 21 Direktive 2004/18/ES.

([76]) Člen 1(4) Direktive 2004/18/ES določa: „Koncesija za storitve' je naročilo enake vrste kakor javno naročilo storitev, z izjemo dejstva, da je razlog za opravljanje storitev bodisi samo pravica do koriščenja storitve ali ta pravica skupaj s plačilom."

(236) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da se lahko Direktiva 2004/18/ES uporablja le v primeru javnega naročila, ne pa tudi v primeru koncesije za storitve. Poleg tega bi se, ker se obravnavana zadeva nanaša na storitve prometa po plovnih poteh, za katere se uporablja javno naročilo storitev, kot je že omenjeno, uporabljale le nekatere zahteve iz navedene direktive. Ob upoštevanju tega Komisija meni, da se ne more zanašati le na skladnost z direktivami o javnih naročilih, da bi dokazala skladnost s četrtim merilom iz sodbe v zadevi Altmark. Zato Komisija v nadaljevanju ocenjuje, ali je bil postopek za oddajo javnega naročila, ki ga je uporabila Italija, konkurenčen, pregleden, nediskriminatoren in brezpogojen. Komisija se pri tej oceni opira na ustrezne smernice iz svojega obvestila o pojmu državne pomoči ([77]) (zlasti iz odstavka 89 in naslednjih) in sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (zlasti iz odstavka 63 in naslednjih).

Konkurenčnost in preglednost javnega naročila

(237) V odstavku 90 obvestila o pojmu državne pomoči je opredeljeno, da mora biti postopek za oddajo javnega naročila konkurenčen ([78]), da lahko v postopku sodelujejo vsi zainteresirani ponudniki, ki izpolnjujejo pogoje. Poleg tega mora biti v skladu z odstavkom 91 tega obvestila postopek pregleden, da se vsem zainteresiranim ponudnikom omogoči enaka in ustrezna stopnja obveščenosti v vseh fazah postopka za oddajo javnega naročila. V tem odstavku je tudi poudarjeno, da so dostop do informacij, dovolj časa za zainteresirane ponudnike ter jasnost meril za izbiro in oddajo vsi bistveni elementi preglednega izbirnega postopka, ter navedeno, da mora biti javno naročilo dovolj oglaševano, da ga lahko opazijo vsi morebitni ponudniki.

(238) V obravnavanem primeru je bil razpis za prijavo interesa objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*, v nacionalnem in regionalnem uradnem listu ter v nacionalnih časopisih (glej uvodno izjavo 56). V tem razpisu so bili „vsi, ki lahko zagotovijo neprekinjenost storitve pomorskega prometa“ pozvani, naj izrazijo svoj interes, pri čemer niso bili postavljeni nobeni dodatni pogoji. Morebitni ponudniki so imeli na voljo dovolj časa, da ustrezno izrazijo svoje interese in si s tem omogočijo sodelovanje v nadaljnjem postopku. Komisija zato meni, da je bil namen dežele Toskane, da proda družbo Toremar in odda javno naročilo storitev, široko dostopen vsem morebitnim ponudnikom.

(239) Poleg tega je treba ponudnikom zagotoviti vse dokumente in informacije, potrebne za sodelovanje v postopku zbiranja ponudb, ki jim omogočajo, da ustrezno ocenijo družbo, ki se prodaja. Take informacije morajo biti pregledno in nediskriminatorno na voljo morebitnim ponudnikom, pri čemer imajo vsi zainteresirani udeleženci enak dostop do pomembnih informacij.

(240) Prvič, v razpisu za prijavo interesa je bilo navedeno, da morajo biti ponudniki zmožni „zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prometa“. To je bilo edino merilo za izbiro, ki ga je Italija uporabila pri določanju, ali bo zainteresiranim stranem dovoljeno sodelovati v postopku za oddajo javnega naročila ali ne. Čeprav v razpisu ni bilo pojasnjeno, kako bi ponudniki lahko dokazali, da izpolnjujejo to zahtevo, je to privzeto pomenilo, da bi se lahko uporabila kakršna koli ustrezna dokazila ([79]). Ker nobena od 11 strani, ki so izrazile interes za sodelovanju v postopku za oddajo javnega naročila, ni bila izključena, Komisija meni, da je bilo to merilo za izbiro jasno vsem zainteresiranim ponudnikom in da je bilo glede na zastavljeni cilj tudi utemeljeno.

(241) Drugič, zaradi zakona iz leta 2009 je bilo zainteresiranim stranem jasno, da bo ob koncu postopka za oddajo javnega naročila sklenjena nova pogodba/javno naročilo storitev in da je bil določen najvišji znesek nadomestila za javne storitve, tj. 13 005 441 EUR na leto. V razpisu za prijavo interesa je bilo tudi navedeno, da je bil cilj družbo Toremar prodati po fiksni ceni 10 258 397 EUR. Kot je potrdila Italija, so bile poleg tega vsem 11 stranem, ki so izrazile interes za sodelovanje v postopku za oddajo javnega naročila, na voljo vse pomembne informacije glede obsega prodaje, vključno z osnutkom javnega naročila storitev, ki naj bi bilo sklenjeno med kupcem in Italijo. To je

([77]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1).

([78]) V obvestilu o pojmu državne pomoči Komisija ugotavlja, da se sodišča Unije v okviru državne pomoči pogosto sklicujejo na „odprt“ postopek za oddajo javnega naročila. Vendar se uporaba besede „odprti“ ne nanaša na poseben postopek iz direktiv o javnih naročilih. Zato Komisija meni, da je beseda „konkurenčen“ ustreznejša. Komisija v navedenem sporočilu ugotavlja tudi, da to ni namenjeno odstopanju od vsebinskih pogojev, določenih v sodni praksi.

([79]) Poleg tega, kot je pojasnjeno zgoraj (glej uvodno izjavo 234), se člen 36(1) Direktive 2004/18/ES za to javno naročilo ne uporablja. Zato Italiji v razpisu pravzaprav ni bilo treba opredeliti meril za izbiro.

tem stranem omogočilo, da se odločijo, ali bodo predložile ponudbo ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost. Na podlagi tega Komisija meni, da je bilo iz razpisa za prijavo interesa dovolj jasno, da se je prodaja nanašala na dejavnosti družbe Toremar v svežnju z novim javnim naročilom storitev. Strani so imele po tem, ko so izrazile interes, dostop do vseh potrebnih informacij za odločitev o morebitni ponudbi.

(242) Tretjič, Komisija meni, da je razpis za prijavo interesa privabil precejšnje število morebitnih ponudnikov. Dežela Toskana je vsem 11 družbam, ki so izrazile interes, nato predložila podrobne informacije o postopku. Poleg tega se v skladu z določbami Direktive 2004/18/ES zdi, da Italija v razpisu ni bila dolžna predložiti dodatnih informacij o naročilu, ki naj bi se oddalo, razen zgolj navedbe o neprekinjenosti opravljanja javne storitve in sklicevanja na pravna pravila, ki urejajo to storitev (glej uvodno izjavo 234).

(243) Četrtič, razpis je vseboval informacije, nujno potrebne za predložitev prijave interesa (tj. neprekinjenost javne storitve), in ne bi mogel spodbuditi izključitve sicer zainteresiranih prevoznikov v pomorskem prometu. Organi za načrtovanje so se odločili, da se zagotovita neprekinjenost javne storitve in povezljivost Toskanskega otočja s celino. Kot je pojasnjeno zgoraj, je bil ta pogoj vnaprej znan vsem morebitnim gospodarskim subjektom, ki bi izrazili interes za sodelovanje po postopku za oddajo javnega naročila. Komisija se zato z Italijo strinja, da v tej fazi ni bilo nadzora nad morebitnimi ponudniki (glej uvodno izjavo 127), kar kaže, da organi za načrtovanje zaradi vključitve obvezne zahteve po neprekinjenosti javne storitve niso nameravali selektivno dajati prednosti nobenemu morebitnemu ponudniku, ki bi se mu oddalo naročilo za javne storitve in lastništvo dejavnosti družbe Toremar. Komisija tudi ugotavlja, da so bile vse pomembne informacije o merilih za izbor in nadaljnjem razvoju postopka predvidene v povabilu, poslanem vsem 11 stranem, ki so izrazile interes za sodelovanje v postopku ([80]).

(244) Nazadnje Komisija meni, da je pobuda dežele Toskane za vzpostavitev posebne digitalne platforme ali varne sobe, ki bi vsebovala vso potrebno dokumentacijo, vsem morebitnim ponudnikom omogočila, da so enako, v celoti in ustrezno seznanjeni z vsemi informacijami, potrebnimi za pripravo ponudbe.

(245) Komisija je v sklepu iz leta 2012 izrazila dvom, da je treba ponudnikom poleg standardnih kvalitativnih pogojev, ki so v vsakem primeru naloženi kot obveznosti javne službe, naložiti nekatere *tehnične in finančne zahteve razpisa* (glej uvodno izjavo 113). Poleg tega je Komisija dvomila, da bi se take zahteve lahko sprejele v razmerah, kot so obravnavane razmere, v katerih se prodaja celotna družba.

(246) Komisija je med preiskavo prejela informacije, ki so odpravile njene pomisleke. Komisija meni, da tehnične in finančne zahteve niso pripeljale do izključitve nobenega morebitnega ponudnika iz naslednjih razlogov.

(247) Prvič, tehnične in finančne zahteve so bile vključene v razpisno dokumentacijo in so bile zato v zelo zgodnjih fazah postopka znane vsem morebitnim ponudnikom. Zlasti so bile te zahteve vključene v obvestilo o javnem naročilu, ki je bilo objavljeno na mednarodni ravni in v katerem so bili vsi zainteresirani gospodarski subjekti, ki izpolnjujejo te zahteve, pozvani, naj predložijo prijavo interesa.

(248) Drugič, Komisija ugotavlja, da so bile posebne zahteve izražene kot objektivni pogoji za sodelovanje v postopku in zato niso pomenile meril za oddajo, niti jim niso bile dodeljene točke. Zato naročniki niso imeli nobene diskrecijske pravice glede izbire ponudnikov v naslednji fazi postopka.

([80]) Povabilo med drugim vključuje informacije o posojilu v vrednosti 9 772 572 EUR, ki se zahteva od družbe Tirrenia (glej uvodne izjave 69 do 71).

(249) Tretjič, glede na način izvedbe razpisa (tj. sklenitev novega javnega naročila storitev v svežnju s prodajo družbe) Komisija meni, da je cilj dežele Toskane, da se zagotovi neprekinjenost javne storitve po najvišjih možnih standardih kakovosti, legitimen cilj javnega interesa ([81]), ki ga brez navedenih zahtev ne bi bilo mogoče doseči. Poleg tega dejstvo, da je bilo zaradi objave obvestila o javnem naročilu z navedenimi zahtevami predloženih 11 prijav interesa, očitno kaže, da vključitev teh zahtev ni imela odvračilnega učinka.

(250) Na podlagi navedenega Komisija meni, da je bil postopek za oddajo javnega naročila kot celota konkurenčen in pregleden. Zlasti so bili z namenom dežele Toskana, da odproda dejavnost družbe Toremar in sklene novo 12-letno javno naročilo storitev z izbranim ponudnikom, na splošno seznanjeni vsi morebitni ponudniki na zadevnem regionalnem ali mednarodnem trgu. Komisija nadalje upošteva, da so lahko morebitni ponudniki preprosto izrazili svoj interes, pri čemer se jim v tej fazi ni bilo treba zavezati ničemur. Če bi te strani dokazale, da izpolnjujejo eno samo merilo za izbiro, tj. zagotovitev neprekinjenosti storitve, bi nato imele na voljo vse potrebne informacije in čas, da bi se lahko odločile, ali želijo predložiti ponudbo za storitev ali ne in kolikšna naj bi bila njena vrednost. Zato Komisija meni, da so njeni dvomi, da postopek za oddajo javnega naročila zaradi morebitnih pomanjkljivosti v razpisu za prijavo interesa ni bil dovolj pregleden, odpravljeni.

Nediskriminatornost razpisa

(251) V odstavku 92 obvestila o pojmu državne pomoči je poudarjeno, da so nediskriminatorno obravnavanje vseh ponudnikov v vseh fazah postopka ter objektivna merila za izbiro in oddajo, določena že pred postopkom, nujni pogoji, da se zagotovi, da je transakcija, ki je rezultat postopka, skladna s tržnimi pogoji. V tem odstavku je nadalje opredeljeno, da bi morala merila za oddajo naročila za zagotovitev enakega obravnavanja omogočiti objektivno primerjavo in oceno ponudb.

(252) Kot je navedeno zgoraj (glej uvodno izjavo 240), je bil v razpisu za prijavo interesa naveden le en pogoj, in sicer da morajo biti ponudniki zmožni zagotoviti neprekinjenost storitve pomorskega prometa. S to obveznostjo je bilo seznanjenih vseh 11 strani, ki so se odzvale na razpis in izrazile interes. Komisija meni, da je bil ta pogoj objektiven in da je bil v razpisu za prijavo interesa dovolj jasno opisan za vse zainteresirane strani.

(253) Enajst zainteresiranih ponudnikov je bilo nato pozvanih, naj predložijo ponudbo, vsi pa so imeli dostop do virtualne varne sobe, ki je vsebovala vse pomembne informacije (glej uvodno izjavo 62) ter jim je omogočila oceno dejavnosti družbe Toremar in novega javnega naročila storitev, ki so se prodajali. Vsi ponudniki so torej prejeli enake informacije in so bili ves čas obravnavani enako.

(254) Dvomi Komisije iz sklepa iz leta 2011, da je bil razpis za prijavo interesa diskriminatoren, so torej odpravljeni. Vse strani so bile v različnih fazah postopka za oddajo javnega naročila pravilno in enako obveščene, da so lahko pripravile ponudbo, pri čemer so bile v celoti seznanjene s postopkom in zahtevami. Komisija tudi meni, da merilo za oddajo omogoča objektivno primerjavo in oceno ponudb.

Zagotavljanje, da se storitve opravljajo z najnižjimi stroški za skupnost

(255) Odstavek 65 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena določa, da je na podlagi sodne prakse Sodišča s postopkom za oddajo javnega naročila mogoče izločiti državno pomoč le, če postopek omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z „najnižjimi stroški za skupnost“.

(256) V tem primeru, je bilo na podlagi javnega naročila oddano novo javno naročilo storitve v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar in ne zgolj samo javno naročilo storitve. Italija se je odločila, da je cena za prodajo dejavnosti družbe Toremar fiksna (na podlagi vrednotenja, ki ga je opravil neodvisni strokovnjak) in se o njej ni mogoče pogajati, za naročilo storitve pa je izbrala ekonomsko najugodnejšo ponudbo, pri čemer cena prinese 20 točk, kakovost 70 točk in dodatne storitve 10 točk (glej uvodni izjavi 60 in 61).

([81]) Sodba z dne 20. februarja 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) in drugi proti Administración General del Estado, C-205/99, EU:C:2001:107, točka 37.

(257) V zvezi z uporabo ekonomsko najugodnejše ponudbe je v odstavku 67 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena navedeno, da se za izpolnitev četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark kot zadostna šteje tudi „ekonomsko najugodnejša ponudba“ (poleg „najnižje cene“), „če so merila za dodelitev […] dovolj tesno povezana z vsebino storitve, ki se izvaja, in omogočajo ujemanje zneska ekonomsko najugodnejše ponudbe s tržno vrednostjo“ ([82]).

(258) Komisija ugotavlja, da je Italija dala poudarek izbiri gospodarskega subjekta, ki bi zagotavljal storitev po visokih standardih kakovosti ob upoštevanju nekaterih zahtev. Povabilo k oddaji ponudbe je vsebovalo vse potrebne informacije za izpolnitev finančnih in tehničnih ponudb. Zlasti v zvezi s tehnično ponudbo (ki je bila skupaj ocenjena z 80 točkami, preostalih 20 točk pa je bilo dodeljenih merilom cene) je bilo vseh 11 prevoznikov v pomorskem prometu, ki so izrazili interes, pozvanih, naj predložijo informacije v zvezi s povprečno starostjo plovil, zagotovljenih za posamezno linijo in za posamezno pogodbeno leto, zmogljivostjo in strukturnimi zmogljivostmi za invalidne potnike ter informacijami v zvezi z možnostjo, da izbrani gospodarski subjekt vse leto načrtuje dodatne plovbe za posebne časovne slote (vključno z nočnimi plovbami). Ta merila kakovosti so očitno tesno povezana z zagotavljanjem pomorskih storitev in mu prinašajo dodano vrednost. Zato Komisija meni, da je uporaba ekonomsko najugodnejše ponudbe za zadevno storitev v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Toremar Italiji omogočila, da je ustvarila učinkovito konkurenco in pridobila storitev z najvišjo možno vrednostjo po najnižjih stroških za skupnost.

(259) Kar zadeva storitev v svežnju s prodajo dejavnosti družbe Toremar, je Komisija v sklepu iz leta 2012 zavzela predhodno stališče, da bi razpis za novo javno naročilo storitev brez obveznosti prevzema plovil družbe Toremar, potrebnih za opravljanje javne storitve, pomenil nižje stroške za skupnost.

(260) Komisija je že zgoraj ugotovila, da je bil postopek za oddajo javnega naročila dovolj pregleden in nediskriminatoren, da je omogočil sodelovanje čim večjega števila morebitnih ponudnikov. Dejansko se je po obširni objavi razpisa za prijavo interesa pritrdilno odzvalo 11 prevoznikov v pomorskem prometu. Vse pomembne informacije v zvezi s postopkom za oddajo javnega naročila so bile navedene v povabilu, poslanem vsem 11 udeležencem. Dežela Toskana je poleg tega vzpostavila posebno digitalno platformo ali varno sobo, ki vsebuje vso potrebno dokumentacijo, ki omogoča, da so vsi morebitni ponudniki enako obveščeni.

(261) Po fazi prijave interesa sta bili predloženi dve konkurenčni ponudbi (družb Moby in Toscana di Navigazione S.r.l.), ki ju je regija Toskana ocenila, pri čemer je upoštevala njuno tehnično in finančno ponudbo. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 62 in 64, je dežela Toskana v fazi ocenjevanja odkrila nekaj nedoslednosti v zvezi z razlikami med tehničnimi in gospodarskimi ponudbami, ki jih je predložila družba Toscana di Navigazione S.r.l., zaradi česar je bila slednja dodatno izključena iz postopka, zato je bilo naročilo na koncu oddano družbi Moby.

(262) Obvezni pogoj za zagotovitev neprekinjenosti javne storitve in prodaja sredstev v svežnju z obveznostmi javne službe sta medsebojno povezana. Zaradi združitve prodaje družbe Toremar z novim javnim naročilom storitev za pridobiteljico, družbo Moby, samodejno začne veljati zahteva, da zagotovi neprekinjenost javne storitve, in dodeli se prednostni privez. Komisija meni, da zaradi prodaje dejavnosti družbe Toremar v svežnju z novim javnim naročilom storitev in dodelitve prednostnega priveza cena ni bila nižja, kot če bi bila sredstva in to naročilo prodana ločeno, in sicer iz naslednjih razlogov.

(263) Dejavnosti družbe Toremar so bile namenjene izključno opravljanju javne storitve in zagotavljanju ozemeljske kontinuitete. Dejansko so se vsa plovila družbe Toremar uporabljala za javno storitev in se tudi zdaj. Komisija meni, da zasebni prodajalec na trgu ne bi mogel doseči višje cene za plovila. V skladu s poročilom družbe Fidi so bila tri od osmih plovil družbe Toremar predvidena v proračunu za preostalo vrednost, preostalih pet plovil, ki so bila popolnoma amortizirana, pa je bilo predvidenih v proračunu glede na odpadno vrednost. Vendar se zdi malo verjetno, da bi lahko bila ta plovila prodana za namene pomorskega prometa, razen tistega, ki vključuje pogoj za neprekinjenost javne storitve, po višji ceni od tiste, za katero so bila predvidena v proračunu. Vrednost ladje za namene pomorskega prometa je namreč višja od njene odpadne vrednosti, če še ni na koncu dobe koristnosti. Ob ločeni prodaji ladij bi bilo verjetno vsaj nekatere izmed njih treba prodati po njihovi odpadni vrednosti, če bi jih

([82]) Glej tudi odstavek 96 obvestila o pojmu državne pomoči.

sploh bilo mogoče prodati. S prodajo ladij v svežnju z javnim naročilom storitev so se torej vse ladje uporabljale še naprej, zato jih je bilo mogoče prodati po višji ceni od njihove odpadne vrednosti.

(264) Poleg tega se Komisija strinja s pripombami, ki jih je predložil upravičenec v zvezi z znatnimi stroški, ki bi jih dežela Toskana morala kriti, če bi bila družba Toremar prodana ločeno za kakršen koli namen pomorskega prometa brez javne storitve (tj. stroški likvidacije, stroški opremljanja s potrebnimi plovili). Če bi bila družba Toremar prodana ločeno, Komisija tudi meni, da ni verjetno, da bi morebitni ponudniki imeli na voljo potrebnih osem plovil, ki bi jih lahko prerazporedili za izvajanje obveznosti javne službe, določenih v novem javnem naročilu storitev. To še zlasti drži, ker novo naročilo vsebuje posebne zahteve (npr. glede velikosti) za plovila, ki naj bi se uporabljala na različnih poteh, kjer se opravlja javna storitev. Kateri koli gospodarski subjekt, ki bi imel na voljo potrebne vire, bi jih verjetno uporabljal že na drugih poteh, njihova prerazporeditev v skladu z novim javnim naročilom storitev pa bi neizogibno pomenila izgubo prihodkov od njihove prejšnje uporabe.

(265) Komisija zato meni, da se je s prodajo teh ladij v svežnju z javnim naročilom storitev omogočilo, da se je za plovila družbe Toremar dosegla višja cena, saj je njihov pridobitelj v zameno za uporabo plovil na poteh, na katerih se opravljajo javne storitve, prejel nadomestilo za javne storitve za obdobje 12 let. Poleg tega bi se vsak prodajalec v tržnem gospodarstvu odločil prodati družbo Toremar skupaj z novim javnim naročilom storitev, da bi dosegel najvišjo ceno. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da Italija ni naložila pogojev, ki bi lahko znižali ceno ali ki jih ne bi naložil tudi zasebni prodajalec.

(266) Komisija ugotavlja, da je njen dvom, da oddaja novega javnega naročila storitev na podlagi javnega naročila skupaj z dejavnostmi družbe Toremar ne bi mogla pomeniti nižjih stroškov za skupnost, odpravljen.

(267) Komisija glede na navedeno meni, da se je z uporabo ekonomsko najugodnejše ponudbe za novo javno naročilo storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar do konca postopka za oddajo javnega naročila ustvarila resnična konkurenca, saj sta bili predloženi dve konkurenčni in zavezujoči ponudbi. Družba Toscana di Navigazione S.r.l. je bila izključena šele med naknadnim ocenjevanjem ponudb in zato ni spremenila konkurenčne narave postopka za oddajo javnega naročila. Komisija zato ugotavlja, da je četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark v obravnavanem primeru izpolnjeno.

(268) Ker so kumulativno izpolnjena štiri merila, ki jih je Sodišče opredelilo v sodbi v zadevi Altmark, Komisija ugotavlja, da oddaja javnega naročila storitev v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar in prednostnim privezom družbi Moby/Toremar za to družbo ni pomenila gospodarske prednosti.

6.1.2.5 Sklepna ugotovitev

(269) Ker niso izpolnjena vsa merila iz člena 107(1) PDEU, Komisija ugotavlja, da oddaja novega javnega naročila storitve v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar in prednostnim privezom družbi Moby/Toremar ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.3 *Ukrepi, določeni v zakonu iz leta 2010*

(270) Komisija je v sklepu iz leta 2011 zavzela predhodno stališče, da so vsi ukrepi iz zakonskega odloka 125/2010, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2010, pomenili državno pomoč v korist družb nekdanje skupine Tirrenia, če so zadevne upravičenke lahko te ukrepe uporabile za kritje likvidnostnih potreb in s tem izboljšale svoj splošni finančni položaj.

(271) Komisija na podlagi informacij, ki jih je prejela med formalno preiskavo, meni, da je treba te tri ukrepe oceniti ločeno.

6.1.3.1 Morebitna uporaba sredstev za posodobitev ladij za namene likvidnosti

(272) Državna sredstva: Zadevna sredstva je država dodelila iz lastnega proračuna (glej uvodno izjavo 91), njihovo uporabo za namene likvidnosti pa je omogočil zakon iz leta 2010. Ukrep je torej mogoče pripisati državi in je dodeljen iz državnih sredstev.

(273) Selektivnost: ta ukrep je bil dodeljen le družbam nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar, in je zato selektiven. Zaradi celovitosti Komisija poudarja, da družbi Moby ta ukrep ni bil dodeljen.

(274) Gospodarska prednost: Komisija ugotavlja, da je družba Toremar porabila 1 617 300 EUR za posodobitev svoje flote, da bi spoštovala mednarodne varnostne standarde (tj. 808 650 EUR za posodobitev plovila Aethalia in 808 650 EUR za posodobitev plovila Liburna). Italija trdi, da ta sredstva nikoli niso bila porabljena za namene likvidnosti (glej uvodno izjavo 138) in da Komisija ni našla dokazov o nasprotnem.

(275) Ker družba Toremar teh sredstev ni uporabila za likvidnostne namene, da bi se izognila stroškom, ki bi jih običajno morala kriti z lastnimi finančnimi sredstvi, dvomi, izraženi v sklepu iz leta 2011, niso več utemeljeni in Komisija meni, da z uporabo navedenih sredstev družbi Toremar torej ni bila dodeljena nobena gospodarska prednost.

(276) Sklepna ugotovitev: ker niso izpolnjena vsa merila iz člena 107(1) PDEU, Komisija ugotavlja, da sredstva, dodeljena družbi Toremar za posodobitev flote, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.3.2 Davčne oprostitve, povezane s postopkom privatizacije

(277) Kot je opisano v uvodni izjavi 93, so v skladu s členom 1 zakona iz leta 2010 nekatera dejanja in dejavnosti, ki so bili izvedeni za namene privatizacije skupine Tirrenia in ki so opisani v odstavkih 1 do 15 člena 19-*ter* zakonskega odloka št. 135/2009, ki je bil s spremembami preoblikovan v zakon iz leta 2009, oproščeni vseh davkov, ki se običajno plačajo za ta dejanja in dejavnosti.

(278) Komisija najprej ugotavlja, da je treba oceniti dva ločena sklopa prenosov: (1) prenos nekdanjih odvisnih družb Caremar, Saremar in Toremar z družbe Tirrenia na dežele Kampanija, Sardinija in Toskana ter (2) prenos dejavnosti družbe Toremar z dežele Toskana na družbo Moby. Davki, ki so oproščeni, so zlasti pristojbina za vpis v register, pristojbini za vpis v zemljiško knjigo in vpis hipoteke, kolkovina (v nadaljnjem besedilu skupaj: posredni davki), DDV ter davek od dohodkov pravnih oseb. Upravičenec do tega ukrepa pomoči je prodajalec, kupec ali oba. V tem sklepu bo ocenjen samo drugi sklop prenosov ([83]).

(279) Komisija najprej ugotavlja tudi, da se v skladu s predsedniškim odlokom št. 633 z dne 26. oktobra 1972 prenosi delujočih podjetij ali poslovnih vej na drugo družbo ne štejejo za dobavo blaga in so zato oproščeni DDV. Ker torej transakcije, kot je prodaja dejavnosti družbe Toremar družbi Moby, ne spadajo na področje uporabe DDV, družbi Toremar zaradi davčne oprostitve ni mogla biti dodeljena prednost v zvezi z DDV. Komisija nadalje ugotavlja, da je v prodajni pogodbi za dejavnosti družbe Toremar jasno navedeno, da mora kupec, tj. družba Moby, kriti vse stroške, povezane s prodajo (tj. pristojbine za vpis v register, notarske stroške, pristojbine za vpis v zemljiško knjigo), brez sklicevanja na kakršno koli izjemo, ki naj bi se uporabljala za družbo Moby v zvezi s temi stroški. Kar zadeva oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb, Komisija meni, da bi se tak davek uporabljal le za prihodke od prodaje. Vendar je v tem primeru družba Moby kupila družbo Toremar od dežele Toskana, kar pomeni, da je ta transakcija pomenila strošek za družbo Moby in zato ni bilo mogoče plačati davka od dohodkov pravnih oseb. Zato ta ukrep za družbo Moby ne velja. Glede na navedeno je Komisija sklenila, da ta davčna oprostitev ni bila uporabljena ne za družbo Toremar in ne za družbo Moby.

(280) Zato nobena od zgoraj navedenih oprostitev davka ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1), PDEU.

6.1.3.3 Možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb

(281) Komisija je v sklepih iz let 2011 in 2012 omenila možnost, da bi lahko družbe (nekdanje) skupine Tirrenia uporabile sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja, da bi pokrile trenutne likvidnostne potrebe. Vendar je Italija med formalnim postopkom preiskave pojasnila, da sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja niso bila mišljena kot dodatno nadomestilo za družbo Toremar ali Moby (ali katero koli drugo družbo nekdanje skupine Tirrenia ali njenih zadevnih pridobiteljic). Ta sredstva so bila na voljo za dopolnitev proračunskih sredstev za plačilo nadomestil za javne storitve za družbe nekdanje skupine Tirrenia, če bi se proračunska sredstva izkazala za nezadostna. Na

([83]) Prvi sklop prenosov je bil ocenjen v Sklepu Komisije (EU) 2020/1412 z dne 2. marca 2020 glede ukrepov SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jih je Italija izvedla za družbo Tirrenia di Navigazione in njeno pridobiteljico, družbo Compagnia Italiana di Navigazione.

podlagi člena 1, odstavek 5-*ter*, zakona iz leta 2010 so dežele dejansko lahko uporabile sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja, da bi financirale (del) rednega nadomestila za javne storitve in s tem zagotovile neprekinjenost javnih storitev pomorskega prometa. Drugače povedano, ta ukrep je torej povezan le z dodelitvijo sredstev v državnem proračunu Italije za plačilo nadomestil za javne storitve.

(282) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da so sredstva Sklada za premalo izkoriščena območja le vir financiranja, ki državi omogoča, da plača nadomestila za javne storitve (dodeljena na podlagi podaljšane prvotne pogodbe), in ne pomenijo ukrepa, ki bi bil družbi Toremar dodeljen poleg teh nadomestil za javne storitve. Zato morebitna uporaba sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.4 *Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči*

(283) Komisija na podlagi zgornje ocene ugotavlja, da:

— nadomestilo družbi Toremar za opravljanje storitev na pomorskih poteh v obdobju od 1. januarja 2009 do 1. januarja 2012 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU;

— je oddaja novega javnega naročila storitev za obdobje od 2. januarja 2012 do 31. decembra 2023, v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar in prednostnim privezom, družbi Moby/Toremar v skladu s štirimi pogoji iz sodbe v zadevi Altmark in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU;

— sredstva družbe Toremar za posodobitev ladij niso bila uporabljena za namene likvidnosti in zato ne pomenijo državne pomoči družbi Toremar v smislu člena 107(1) PDEU;

— davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Toremar in možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010, ne pomenijo državne pomoči družbi Toremar v smislu člena 107(1) PDEU.

6.2 **Zakonitost pomoči**

(284) Ukrep pomoči iz tega sklepa se je začel izvajati pred vsako uradno odobritvijo Komisije. Ker ukrep pomoči ni bil izvzet iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ali sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ga je Italija dodelila v nasprotju s členom 108(3) PDEU ([84]).

6.3 **Združljivost pomoči**

(285) Združljivost ukrepa državne pomoči, opredeljenega zgoraj, je treba oceniti glede na člen 106(2) PDEU.

6.3.1 *Podaljšanje prvotne pogodbe med družbo Toremar in Italijo*

6.3.1.1 Pravila, ki se uporabljajo

(286) Prvotna pogodba se je po koncu leta 2008 podaljšala s poznejšimi pravnimi akti, in sicer z:

(a) zakonskim odlokom št. 207 z dne 30. decembra 2008, ki je bil preoblikovan v zakon št. 14 z dne 27. februarja 2009, v katerem je bilo določeno podaljšanje prvotnih pogodb od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2009;

(b) zakonskim odlokom št. 135 z dne 25. septembra 2009, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2009, v katerem je bilo med drugim določeno podaljšanje prvotnih pogodb od 1. januarja 2010 do 30. septembra 2010;

([84]) Italija je priglasila (glej uvodno izjavo 2) samo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe. Italija tudi trdi, da je nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Toremar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, združljivo in izvzeto iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Komisija bo v oddelku 6.3.1 ocenila, ali to res drži.

(c) zakonskim odlokom št. 125 z dne 5. avgusta 2010, ki je bil preoblikovan v zakon iz leta 2010, v katerem je bilo določeno nadaljnje podaljšanje prvotnih pogodb od 1. oktobra 2010 do konca postopka privatizacije družb Tirrenia in Siremar.

(287) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da se je nadomestilo za javne storitve na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe dodelilo pred začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Vendar sveženj o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 – v členu 10 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in točki 69 okvira o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 – vsebuje pravila, ki določajo njegovo uporabo tudi za pomoč, dodeljeno pred začetkom veljavnosti svežnja o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dne 31. januarja 2012. Natančneje, sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 v členu 10, točka (b), določa:

„vsaka pomoč, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti tega sklepa [tj. pred 31. januarjem 2012] in ni bila združljiva z notranjim trgom niti ne izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z Odločbo 2005/842/ES, vendar izpolnjuje pogoje iz tega sklepa, je združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve“.

(288) Kar zadeva okvir o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je v točkah 68 in 69 navedenega okvira določeno, da bo Komisija načela iz navedenega okvira uporabljala za vse priglašene projekte pomoči, ne glede na to, ali bodo priglašeni pred začetkom uporabe navedenega okvira 31. januarja 2012 ali po njem, in za vso nezakonito pomoč, v zvezi s katero bo sprejela odločitev po 31. januarju 2012, tudi če je bila pomoč dodeljena pred tem datumom. V slednjem primeru se določbe iz odstavkov 14, 19, 20, 24, 39 in 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne uporabljajo.

(289) Zato pravila o uporabi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, kot so opisana zgoraj, pomenijo, da se nadomestilo za javne storitve, ki je bilo v obdobju podaljšanja dodeljeno družbi Toremar, lahko oceni v skladu s svežnjem o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Če so izpolnjeni ustrezni pogoji iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ali okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je ta ukrep pomoči združljiv z notranjim trgom za celotno obdobje od 1. januarja 2009 do 1. januarja 2012 ([85]).

(290) Komisija ugotavlja, da se odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, ki je začela veljati 19. decembra 2005, in sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 uporabljata le za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve za pomorske povezave z otoki, na katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, ne presega 300 000 potnikov. Vendar je Italija predložila povprečne podatke za vseh pet poti skupaj in ne ločeno za posamezno pot, da bi dokazala, da v letih 2010 in 2011 število potnikov na vseh poteh, kjer je družba Toremar opravljala storitve na podlagi prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana, ni preseglo praga 300 000 potnikov na leto. Komisija zato ne more oceniti združljivosti nadomestila za javne storitve, ki je bilo plačano družbi Toremar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe do 1. januarja 2012, ne na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ne na podlagi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(291) Zato bi združljivost nadomestila za javne storitve, dodeljenega družbi Toremar od leta 2009 do konca postopka privatizacije, običajno spadala na področje uporabe okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(292) Komisija bo ocenila, ali nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Toremar v obdobju podaljšanja, izpolnjuje pogoje iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, razen pogojev iz odstavkov 9, 14, 19, 20, 24, 39 in 60.

([85]) Zaradi celovitosti Komisija ugotavlja, da je prehodna določba iz člena 10, točka (a), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, v skladu s katero je vsaka shema pomoči, ki je začela učinkovati pred začetkom veljavnosti navedenega sklepa (tj. pred 31. januarjem 2012) in je bila združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z odločbo o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, še naprej združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti priglasitve, in sicer za nadaljnje obdobje dveh let (tj. do vključno 30. januarja 2014). To pomeni, da se bo pomoč, ki je bila na podlagi take sheme dodeljena v obdobju med začetkom veljavnosti odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 dne 19. decembra 2005 in začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dne 31. januarja 2012, štela za združljivo z notranjim trgom, ampak le od datuma njene dodelitve do vključno 30. januarja 2014. Za pomoč, ki je bila dodeljena v obdobju od 31. januarja 2012 dalje, prehodna določba iz člena 10, točka (a), sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ne velja, zato je treba združljivost oceniti v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

6.3.1.2 Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je navedena v členu 106 PDEU

(293) V skladu z odstavkom 12 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 mora biti „[p]omoč […] dodeljena resnični in pravilno opredeljeni storitvi splošnega gospodarskega pomena, kakor je navedena v členu 106(2) Pogodbe“. V odstavku 13 je pojasnjeno, da „[d]ržave članice […] ne morejo določiti posebnih obveznosti javne storitve za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo oziroma bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica. Kar zadeva vprašanje, ali lahko trg omogoča opravljanje storitve, je ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica pri opredelitvi naredila očitno napako, razen če določbe prava Unije določajo strožji standard.“ Nazadnje je v odstavku 56 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 navedena „široka diskrecijska pravica države članice“ glede narave storitev, ki bi jih bilo mogoče opredeliti kot storitve splošnega gospodarskega pomena.

(294) Oceno resničnosti storitve splošnega gospodarskega pomena je treba opraviti tudi ob upoštevanju sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena (glej uvodni izjavi 186 in 200), uredbe o pomorski kabotaži (glej uvodne izjave 188 do 190) in sodne prakse (glej uvodni izjavi 192 in 193). Zato mora Komisija za obdobje podaljšanja oceniti, ali:

(a) je obstajalo **povpraševanje uporabnikov**;

(b) udeleženci na trgu temu povpraševanju niso mogli zadostiti, ker javni organi niso naložili take obveznosti (**obstoj nedelovanja trga**);

(c) uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala za odpravo takega pomanjkanja (**najmanj škodljiv pristop**).

(295) Komisija poudarja, da so poti, na katerih je v obdobju podaljšanja javne storitve opravljala družba Toremar, enake tistim, za katere je imela pooblastilo družba Moby/Toremar na podlagi novega javnega naročila storitev, s to izjemo, da so se plovbe v obdobju podaljšanja opravljale na petih poteh (glej uvodno izjavo 36), medtem ko je bila v okviru novega javnega naročila storitev dodana ena povezava z otokom Giannutri (**linija A5**). Komisija je tudi že opisala in ocenila konkurenčne razmere na teh poteh v obdobju podaljšanja. Glede na navedeno se bo ocena v nadaljevanju opirala na ustrezne dele ocene, ki je bila opravljena za novo javno naročilo storitev (glej oddelek 6.1.2.1), in se nanje sklicevala.

(296) Ob upoštevanju navedenega Komisija najprej želi spomniti (glej uvodno izjavo 123), da je Italija naložila obveznosti javne službe, določene v prvotni pogodbi, predvsem zaradi (i) zagotavljanja ozemeljske kontinuitete med celino in otoki ter (ii) prispevanja h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov z rednimi in zanesljivimi storitvami pomorskega prometa. Komisija je že ugotovila (glej uvodno izjavo 195), da gre dejansko za legitimna cilja v javnem interesu.

(297) Za ponazoritev dejanskega povpraševanja uporabnikov po zadevnih pomorskih storitvah je Italija predložila (glej preglednici 9 in 10) podrobne statistične podatke, iz katerih je razvidno, da je leta 2009, tj. prvo leto podaljšanja, družba Toremar na petih poteh, kjer se opravlja mešana storitev, skupaj prepeljala 1 622 876 potnikov in 347 935 vozil v zadevnih časovnih obdobjih, zajetih v obveznosti javne službe. Te številke so bile manjše v letih 2010 (1 462 570 potnikov in 317 488 vozil) in 2011 (1 437 613 potnikov in 294 433 vozil).

Leto	Linija A1	Linija A2	Hitra linija A2	Linija A3	Linija A4	Skupno št. potnikov
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

Preglednica 9 – Statistični podatki o potnikih za obdobje 2009–2011

Leto	Linija A1	Linija A2	Hitra linija A2	Linija A3	Linija A4	Skupno št. potnikov
2009	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

Preglednica 10 – Statistični podatki o vozilih za obdobje 2009–2011

(298) Na splošno je iz podatkov razvidno, da je bilo povpraševanje potnikov po trajektnih storitvah na vseh zadevnih poteh precejšnje in precej stabilno, iz analize za obdobje 2009–2011 pa ni razvidno, da bi se ustavilo. Komisija je že dokazala, da v obdobju od leta 2012 naprej obstaja precejšnje povpraševanje uporabnikov po pomorskih storitvah (glej uvodno izjavo 198).

(299) Zato se lahko ugotovi, da se je s temi storitvami obravnavalo dejansko povpraševanje uporabnikov, s tem pa so se izpolnjevale dejanske potrebe javnosti.

(300) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 200, mora Komisija tudi preučiti, ali bi bila storitev neustrezna, če bi bilo njeno zagotavljanje prepuščeno zgolj tržnim silam, in sicer ob upoštevanju obveznosti javne službe, ki jih je na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe naložila država članica. V odstavku 48 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena je v zvezi s tem navedeno, da je „ocena Komisije omejena na preverjanje, ali je država članica naredila očitno napako“.

(301) Komisija ugotavlja, da so v obdobju od 1. januarja 2009 do 1. januarja 2012 na nekaterih poteh, kjer je morala na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe opravljati storitve družba Toremar, drugi gospodarski subjekti zagotavljali trajektne storitve, čeprav ne nujno vse leto in enako pogosto. Komisija je za vsako od zadevnih poti v uvodnih izjavah od 201 do 207 že ocenila, ali so bile storitve, ki so jih opravljali drugi gospodarski subjekti, enakovredne storitvam, ki jih je morala družba Moby/Toremar opravljati na podlagi novega javnega naročila storitev. Komisija opozarja, da je ta ocena temeljila na konkurenčnih razmerah na teh poteh med 1. januarjem 2009 in 1. januarjem 2012. Ker so storitve, ki jih mora opravljati družba Moby/Toremar, v smislu poti, na katerih jih je opravljala, pogostosti in tehničnih zahtev skoraj enake storitvam, ki jih je morala opravljati družba Toremar v obdobju podaljšanja, ugotovitev Komisije (glej uvodno izjavo 207), da zgolj tržne sile niso bile zadostne za izpolnitev potreb po javni storitvi, velja tudi za družbo Toremar v celotnem obdobju podaljšanja. Družba Toremar je bila dejansko edini gospodarski subjekt na več poteh, na drugih poteh pa storitve, ki so jih opravljali drugi gospodarski subjekti, niso bile enakovredne v smislu neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, zato niso v celoti zadostile potrebam po javni storitvi, ki jo je morala opravljati družba Toremar na podlagi prvotne pogodbe (kot je bila podaljšana).

(302) Nazadnje, Italija se je ob upoštevanju načrtovane privatizacije in za zagotovitev neprekinjenosti javnih storitev, ki so se opravljale na podlagi prvotne pogodbe, odločila to pogodbo podaljšati brez sprememb, razen spremembe v metodologiji izračuna nadomestila, ki se uporablja od leta 2010. Komisija se strinja, da povpraševanju uporabnikov (kot je opisano v uvodnih izjavah 297 do 299) ne bi bilo mogoče zadostiti z naložitvijo obveznosti javne službe, ki bi veljala za vse gospodarske subjekte, ki opravljajo storitev na zadevnih poteh. Družba Toremar je bila namreč na več poteh edini gospodarski subjekt (glej npr. uvodno izjavo 202), na poteh, kjer ni bila, pa ponudba, ki so jo zagotavljali drugi gospodarski subjekti, ni izpolnjevala (vseh) zahtev glede rednosti, neprekinjenosti in kakovosti. Poleg tega se z opravljanjem storitev na večini poti (če ne na vseh) zlasti v nizki sezoni ustvarja izguba, zato se brez nadomestila za javne storitve najverjetneje sploh ne bi opravljale. Komisija tudi priznava, da je bilo ob upoštevanju postopka privatizacije družbe Toremar podaljšanje obstoječega javnega naročila storitev edini način, da se zagotovi neprekinjenost javnih storitev do konca te privatizacije.

(303) Komisija zato ugotavlja, da Italija ni naredila očitne napake, ko je storitve, za katere je pooblastila družbo Toremar, opredelila kot storitve splošnega gospodarskega pomena. Dvomi, ki jih je Komisija izrazila v sklepih iz let 2011 in 2012, so torej odpravljeni.

6.3.1.3 Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila

(304) Kot je navedeno v oddelku 2.3 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, pojem storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU pomeni, da je bilo zadevno podjetje pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena z enim ali več uradnimi akti.

(305) V teh aktih mora biti navedeno zlasti:

— konkretna narava obveznosti javne službe in njeno trajanje,

— zadevno podjetje in ozemlje,

— narava izključnih pravic,

— parametri za izračun, nadzor in pregled nadomestila,

— dogovori za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo.

(306) Komisija je v sklepih iz let 2011 in 2012 izrazila dvome, da akt o pooblastitvi vključuje celovit opis narave obveznosti javne službe, za katere je bila v obdobju podaljšanja pooblaščena družba Toremar. Komisija je tudi poudarila, da ni bil sprejet noben petletni načrt za obdobji 2000–2004 in 2005–2008, kot je določeno v prvotni pogodbi. Komisija je kljub temu tudi opozorila, da se lahko različni elementi pooblastitve navedejo v več aktih, ne da bi se pri tem dvomilo o ustreznosti opredelitve obveznosti. V obdobju podaljšanja je akt o pooblastitvi družbe Toremar vključeval prvotno pogodbo (kakor je bila sčasoma spremenjena in podaljšana), petletne načrte, ki zajemajo obdobji 1990–1994 in 1995–1999, vrsto *ad hoc* sklepov Italije, direktivo odbora CIPE in zakon iz leta 2009.

(307) Ob upoštevanju tega Komisija najprej ugotavlja, da je prvotna pogodba (kakor je bila spremenjena v daljšem obdobju), ki je jedro akta o pooblastitvi družbe Toremar, ostala v celoti veljavna do konca privatizacije na podlagi vrste zakonodajnih odlokov (glej uvodno izjavo 286). V teh pravnih aktih je določeno, da je bila družba Toremar pooblaščena za izpolnjevanje obveznosti javne službe do konca njene privatizacije.

(308) V skladu s prvotno pogodbo so v petletnih načrtih določeni poti in pristanišča, kjer je treba zagotavljati storitve, vrsta in zmogljivost plovil, ki naj bi se uporabljala za zadevne pomorske povezave, pogostost storitve ter prevoznine, ki naj bi se plačevale, vključno s subvencioniranimi prevozninami, zlasti za prebivalce otoških regij. Čeprav načrti za obdobji 2000–2004 in 2005–2008 niso bili uradno sprejeti, se je načrt za obdobje 1995–1999 (ki je bil potrjen z ministrskim odlokom z dne 14. maja 1996) še naprej uporabljal brez sprememb glede obsega obveznosti javne službe. Zato so se določbe navedenega načrta v obdobju od 1. januarja 2009 do 2. januarja 2012 še naprej v celoti uporabljale. Do leta 2009 je bila prvotna shema prevoznin, ki je bila določena v prvotni pogodbi, spremenjena z več poznejšimi akti. Vendar v celotnem obdobju podaljšanja ni bil izdan noben medresorski odlok, ki bi dodatno spremenil prevoznine, ki naj bi jih zaračunavale družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar. Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da so bile obveznosti javne službe, ki jih je morala družba Toremar izpolnjevati v obdobju podaljšanja, dovolj jasno opredeljene.

(309) Komisija je že v uvodnih izjavah 239 in 240 sklepa iz leta 2011 ugotovila, da so bila merila, potrebna za izračun zneska nadomestila, določena vnaprej in jasno opisana. Predvsem za leto 2009 prvotna pogodba (glej uvodni izjavi 42 in 44) vsebuje celovit in natančen seznam stroškovnih elementov, ki jih je treba upoštevati, ter metodologijo izračuna donosa vloženega kapitala za gospodarski subjekt. Za leti 2010 in 2011 je ustrezna metodologija določena v direktivi odbora CIPE (glej uvodne izjave 41 do 55). Natančneje, v direktivi odbora CIPE so podrobno opisani stroškovni elementi, ki so bili upoštevani, in donos na vloženi kapital. Nazadnje, zakon iz leta 2009 vključuje najvišji znesek nadomestila v višini 13 005 441 EUR, ki se uporablja od leta 2010. V prvotni pogodbi je bilo tudi določeno, da naj bi se nadomestilo plačalo v obrokih, s čimer se je zagotovilo, da je nadomestilo temeljilo na dejanskih stroških in prihodkih, ki nastanejo zaradi opravljanja javne storitve. Tako bi se prekomerna nadomestila lahko odkrila in enostavno preprečila. Država bi nato po potrebi od družbe Toremar izterjala prekomerno nadomestilo.

(310) Na podlagi tega Komisija meni, da so bili za obdobje podaljšanja prvotne pogodbe v aktih o pooblastitvi določeni jasna opredelitev obveznosti javne službe, trajanje, zadevno podjetje in ozemlje, parametri za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo, kot je določeno v okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

6.3.1.4 Trajanje obdobja pooblastitve

(311) Kot je navedeno v odstavku 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, mora biti „[t]rajanje obdobja pooblastitve […] utemeljeno z navedbo objektivnih meril, kot je potreba po amortizaciji neprenosljivih stalnih sredstev. Trajanje obdobja pooblastitve načeloma ne sme biti daljše od obdobja, potrebnega za amortizacijo najpomembnejših sredstev, ki so potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena."

(312) Italija je navedla, da je bilo trajanje podaljšanja določeno ob sklicevanju na obdobje, potrebno za amortizacijo sredstev, ki so potrebna za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Natančneje, skupno trajanje prvotne pogodbe, kot je bila podaljšana, je nekaj več kot 22 let. Plovila so najpomembnejše sredstvo, potrebno za opravljanje javnih storitev. Amortizacijska doba za plovila, ki se uporabljajo za trajektne storitve, je po navadi dolga in lahko preseže 25 let.

(313) Italija je Komisiji predložila amortizacijsko vrednost plovil družbe Toremar za obdobje 2009–2011. Komisija ugotavlja, da je bilo v času podaljšanja prvotne pogodbe pet od osmih plovil že v celoti amortiziranih, preostala tri plovila, ki še niso bila amortizirana, pa so bila povprečno stara 21,5 leta.

(314) Čeprav je amortizacijska doba za večino plovil, ki jih je uporabljala družba Toremar med podaljšanjem prvotne pogodbe, potekla, Komisija ugotavlja, da je bilo triletno podaljšanje dobe potrebno za zagotovitev neprekinjenosti javne storitve do zaključka postopka privatizacije. Poleg tega Komisija ob upoštevanju povprečne starosti preostalih plovil, katerih vrednost še ni bila v celoti amortizirana, in povprečne dolžine amortizacije plovil, ki se uporabljajo za trajektne storitve, ugotavlja, da je obdobje trajanja akta o pooblastitvi dovolj utemeljeno in da je odstavek 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena upoštevan.

6.3.1.5 Skladnost z Direktivo 2006/111/ES

(315) V skladu z odstavkom 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 bo „[p]omoč […] veljala za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) Pogodbe samo, kadar podjetje, če je primerno, spoštuje Direktivo 2006/111/ES" o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij ([86]).

(316) Odstavek 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 nadalje določa, da: „[k]adar podjetje opravlja dejavnosti znotraj in zunaj obsega storitve splošnega gospodarskega pomena, se v internih računovodskih izkazih stroški in prejemki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, prikazujejo ločeno od tistih, ki so povezani z drugimi storitvami, v skladu z načeli iz odstavka 31".

(317) Italija je potrdila, da je bila družba Toremar dejavna le na področju opravljanja javnih storitev na podlagi prvotne pogodbe.

(318) Zato Komisija meni, da se odstavek 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena ne uporablja.

6.3.1.6 Znesek nadomestila

(319) V odstavku 21 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je navedeno, da „[z]nesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti javne storitve, vključno z zmernim dobičkom".

(320) V zadevnem primeru nadomestilo pomeni nezakonito pomoč, ki je bila dodeljena pred začetkom njene veljavnosti, v odstavku 69 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 pa je izrecno določeno, da se za namene ocene državne pomoči ne zahteva uporaba metodologije za določitev neto stroškov, ki se jim je bilo mogoče izogniti (*net avoided cost* – metodologija NAC). Namesto tega se lahko uporabijo druge metode za izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kot je metodologija na podlagi razporeditve stroškov. V skladu s to metodologijo bi se neto stroški izračunali kot razlika med stroški in prihodki imenovanega izvajalca pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, kot je določeno in predvideno v aktu o pooblastitvi. V odstavkih 28 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je podrobneje opisano, kako je treba uporabljati to metodologijo.

([86]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

(321) Komisija v sklepih iz let 2011 in 2012 ni mogla ugotoviti, ali je bil znesek nadomestila od leta 2009 sorazmeren, saj je še vedno imela dvome glede opredelitve nekaterih javnih storitev, za opravljanje katerih je bila pooblaščena družba Toremar, kot resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena. Ti dvomi so obravnavani v oddelku 6.3.1.2, zato Komisija meni, da je nadomestilo, dodeljeno družbi Toremar za leto 2009, sorazmerno in združljivo s členom 106 PDEU. Italija je predložila izračun zneska nadomestila za leto 2009 (tj. 13 572 035 EUR), ki je bil določen na podlagi metodologije iz prvotne pogodbe in ustreza akumulirani čisti izgubi za storitve, ki so se opravljale v okviru sistema javnih storitev, k tej pa je bil prištet variabilni znesek, ki je ustrezal donosu vloženega kapitala (tj. 301 000 EUR).

(322) Komisija je izrazila tudi dvom glede 6,5-odstotne premije za tveganje, ki se je uporabljala od leta 2010. Komisija je zlasti dvomila o tem, ali ta premija izraža ustrezno stopnjo tveganja ob upoštevanju dejstva, da na prvi pogled družba Toremar ne prevzema tveganj, običajno povezanih z opravljanjem takih storitev.

(323) Premija za tveganje v višini 6,5 % naj bi se uporabila za določanje donosa kapitala na podlagi tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC). Kot pa je že bilo pojasnjeno v uvodni izjavi 133, je Italija pojasnila, da je bila sprejeta odločitev o poenostavitvi izračuna, tako da se je uporabila 6,9-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala za leti 2010 in 2011, ker je bil z zakonom iz leta 2009 ponudbeni znesek nadomestila omejen.

(324) V zvezi s tem bi lahko Komisija na podlagi računovodskih izkazov po posameznih poteh, ki jih je predložila Italija in kot so združeni v preglednici 11, preverila, da je bilo nadomestilo za javne storitve za leti 2010 in 2011 za približno 2 200 EUR nižje od neto stroškov storitve, vključno s 6,9-odstotno pavšalno stopnjo donosa kapitala:

Naloge družbe Toremar v okviru javne službe	**2010**	**2011**	**Vse skupaj**
Prihodki skupaj	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
– Stroški skupaj	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
– Amortizacije	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Neto stroški javnih storitev	– 15 233 037 EUR	– 16 106 797 EUR	– 31 339 834 EUR
+ Donos kapitala (6,9 %)	– 359 417 EUR	– 313 826 EUR	– 673 243 EUR
= Upravičene do nadomestila	– 15 592 454 EUR	– 16 420 623 EUR	– 32 013 077 EUR
+ Dejansko nadomestilo	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Prekomerno/ premajhno nadomestilo	412 987 EUR	– 415 182 EUR	– 2 195 EUR

Preglednica 11 – Neto stroški javnih storitev, ki jih je družba Toremar opravljala v obdobju 2010–2011

(325) Države članice morajo v skladu s odstavkom 49 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 zagotoviti, da zaradi nadomestila, dodeljenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, podjetja ne prejmejo prekomernega nadomestila (kot je opredeljeno v odstavku 47 navedenega okvira). Med drugim morajo države članice na zahtevo Komisije predložiti dokaze. Izvajati morajo tudi redna preverjanja ali zagotoviti izvajanje takih preverjanj ob koncu obdobja pooblastitve, v vsakem primeru pa ne manj pogosto kot vsaka tri leta.

(326) Komisija je v okviru tretjega merila iz sodbe v zadevi Altmark že ocenila, da je bila 6,5-odstotna pavšalna stopnja donosa kapitala, ki bi ga družba Moby/Toremar lahko predvidela, v skladu s tveganji, ki jih je imela pri opravljanju javnih storitev na podlagi novega javnega naročila storitev (glej uvodne izjave 224 do 229). Poleg tega Komisija ponovno poudarja, da je Italija za poenostavitev izračuna uporabila pavšalno stopnjo donosa kapitala (ki je bila za leti 2010 in 2011 določena na 6,9 %). Komisija je v sklepu iz leta 2011 dejansko domnevala, da je bila stopnja donosa vloženega kapitala za leto 2010 določena na 9,95 % pred obdavčitvijo, vendar je Italija pojasnila, da je bila to ocenjena vrednost za namene takrat prihajajočih odprtih postopkov za oddajo javnega naročila po privatizaciji nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar (glej uvodno izjavo 132).

(327) Komisija ugotavlja, da so v predloženi direktivi odbora CIPE upoštevane nekatere tržne vrednosti, ki se uporabljajo v sektorju pomorske kabotaže. V njej so določeni upravičeni stroški za namene obveznosti javne službe ter načela za izračun stopnje donosa kapitala na podlagi informacij, pogojev in tveganj, pomembnih za ta sektor.

(328) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je dežela Toskana za leti 2010 in 2011 uporabila svoje rezerve za kritje dodatnih stroškov javnih storitev družbe Toremar, ki jih ni bilo mogoče kriti iz centralnega državnega proračuna, in sicer zaradi zmanjšanja števila potnikov zaradi gospodarske in finančne krize ter povečanja stroškov goriva v istem obdobju (glej uvodno izjavo 40). Družba Toremar je bila torej izpostavljena komercialnemu tveganju znatne izgube dohodka, ne da bi bila prepričana, da bo to izgubo krila dežela Toskana. Dejansko bi ta sprostila rezerve šele po podrobnem preverjanju dejanskih stroškov in prihodkov, nastalih v letih 2010 in 2011. Glede na to Komisija ugotavlja, da je 6,9-odstotni donos kapitala v skladu s povezanimi tveganji.

(329) Poleg tega je Komisija, kot je že pojasnjeno v uvodni izjavi 227, v okviru ocene novega javnega naročila storitev na podlagi tretjega merila iz sodbe v zadevi Altmark ugotovila, da je bila leta 2011 (in tudi leta 2010) mediana donosa kapitala, ki jo je ustvarila referenčna skupina izbranih trajektnih prevoznikov, ki so ponujali pomorske povezave v Italiji ali med Italijo in drugimi državami članicami, višja od 6,5 %, v nekaterih primerih tudi višja od 8 %. Zato se šteje, da je 6,9-odstotni donos kapitala v skladu z donosi kapitala, ugotovljenimi za referenčno skupino.

(330) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da navedeni 6,9-odstotni donos kapitala ostaja na razumni ravni.

(331) Italija je nazadnje predložila potrebne dokaze, da so bila opravljena vsa redna preverjanja za zagotovitev, da znesek nadomestila ni presegel neto stroškov storitve. Poleg tega Komisija opozarja, da se nadomestilo plačuje v obrokih (glej uvodno izjavo 41), končno izplačilo pa na podlagi dejanskih stroškov in prihodkov v zadevnem letu. S tem se zagotovi, da znesek nadomestila ne preseže neto stroškov storitve.

(332) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da znesek nadomestila, dodeljenega družbi Toremar med podaljšanjem prvotne pogodbe, ni pripeljal do prekomernega nadomestila in da so izpolnjene veljavne zahteve iz oddelka 2.8 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena.

6.3.1.7 Prednostni privez

(333) Člen 19-*ter*, odstavek 21, zakona iz leta 2009 jasno določa, da je prednostni privez potreben za zagotavljanje ozemeljske kontinuitete z otoki in v okviru obveznosti javne službe, ki jih izpolnjujejo družbe nekdanje skupine Tirrenia, vključno z družbo Toremar. Če družbe, pooblaščene za obveznosti javne službe, ne bi imele prednostnega priveza, bi dejansko morale čakati, da pridejo na vrsto za pristanek, kar bi povzročilo zamude, to pa bi izničilo namen zagotavljanja zanesljive in praktične povezave za potrošnike. Redni vozni redi so dejansko potrebni za izpolnjevanje potreb prebivalcev otokov po mobilnosti in prispevanje h gospodarskemu razvoju zadevnih otokov. Ker so časi odhodov za poti, na katerih se opravlja javna storitev, določeni v pogodbi, je prednostni privez nujen za zagotavljanje, da pristanišča dodelijo priveze in časovni razpored privezov tako, da lahko izvajalec javne storitve izpolnjuje svoje obveznosti javne službe.

(334) Glede na navedeno Komisija meni, da se je ta ukrep dodelil družbi Toremar, da bi lahko izpolnjevala svoje obveznosti javne službe, ki pomenijo resnično storitev splošnega gospodarskega pomena (glej oddelek 6.3.1.2). Poleg tega je Italija potrdila, da se prednostni privez uporablja samo za storitve, ki se opravljajo v okviru sistema javnih storitev.

(335) Komisija je že podrobno ocenila združljivost storitve splošnega gospodarskega pomena in povezanega nadomestila za družbo Toremar med podaljšanjem prvotne pogodbe (glej oddelek 6.3.1). Komisija zato meni, da lahko svojo oceno združljivosti prednostnega priveza omeji na ugotavljanje, ali bi iz tega ukrepa lahko izhajalo prekomerno nadomestilo ali ne.

(336) Komisija priznava trditve Italije, da bi bila morebitna denarna prednost zaradi prednostnega priveza omejena (glej uvodno izjavo 137). Zato bi bilo tudi tveganje prekomernega nadomestila, ki izhaja iz ukrepa, omejeno. Če bi se s tem ukrepom zmanjšali operativni stroški ali povečali prihodki izvajalca javne storitve, bi bilo to tudi v celoti izraženo v notranjih računovodskih izkazih gospodarskega subjekta. Zato so pregledi prekomernega nadomestila, ki so se uporabljali za družbo Toremar, kot je opisano v oddelku 6.3.1.6, ustrezni tudi za odkrivanje morebitnega prekomernega nadomestila, ki izhaja iz prednostnega priveza.

(337) Komisija torej ugotavlja, da je prednostni privez, ki je neločljivo povezan z javnimi storitvami, ki jih opravlja družba Toremar, združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

6.3.1.8 Sklepna ugotovitev

(338) Komisija na podlagi ocene iz uvodnih izjav 286 do 337 ugotavlja, da sta nadomestilo, dodeljeno družbi Toremar za opravljanje pomorskih storitev, za katere velja podaljšanje prvotne pogodbe od 1. januarja 2010 do 1. januarja 2012, in prednostni privez skladna z veljavnimi pogoji iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ter sta torej združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106 PDEU.

6.3.2 *Sklepna ugotovitev glede združljivosti pomoči*

(339) Komisija na podlagi zgornje ocene ugotavlja, da sta nadomestilo, dodeljeno družbi Toremar, in prednostni privez za opravljanje storitev na pomorskih poteh v obdobju od 1. januarja 2010 do 1. januarja 2012 združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106 PDEU in okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

7. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(340) Komisija ugotavlja, da je Italija nezakonito izvajala ukrepe pomoči, ki se ocenjujejo, in s tem kršila člen 108(3) PDEU. Na podlagi navedene ocene je Komisija sklenila, da je bilo nadomestilo za javne storitve, dodeljeno družbi Toremar na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe, združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU. Ker je prednostni privez neločljivo povezan z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena s strani družbe Toremar, je ta ukrep tudi združljiv z notranjim trgom v skladu s členom 106 PDEU.

(341) Nadalje Komisija ugotavlja, da naslednji ukrepi ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU:

(1) nadomestilo, dodeljeno družbi Toremar za opravljanje pomorskih storitev na podlagi nove pogodbe o opravljanju storitev za obdobje od 2. januarja 2012 do 31. decembra 2023 v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar in prednostnim privezom družbi Moby/Toremar, ker izpolnjuje štiri merila iz sodbe v zadevi Altmark;

(2) uporaba sredstev družbe Toremar za posodobitev ladij, ker niso bila uporabljena za namene likvidnosti, ter

(3) davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Toremar in možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nadomestilo družbi Toremar in prednostni privez za opravljanje pomorskih storitev na podlagi podaljšanja prvotne pogodbe za obdobje od 1. januarja 2009 do 1. januarja 2012 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Italija je dodelila pomoč družbi Toremar v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Ta pomoč je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Oddaja novega javnega naročila storitev za obdobje od 2. januarja 2012 do 31. decembra 2023 v svežnju z dejavnostmi družbe Toremar in prednostnim privezom družbi Moby/Toremar ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 3

Sredstva, ki jih je družba Toremar prejela za posodobitev svojih ladij, niso bila uporabljena za namene likvidnosti in zato ne pomenijo državne pomoči družbi Toremar v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 4

Davčne oprostitve v zvezi s postopkom privatizacije družbe Toremar in možnost uporabe sredstev Sklada za premalo izkoriščena območja za kritje likvidnostnih potreb, kot je določena v zakonu iz leta 2010, ne pomenijo državne pomoči družbi Toremar v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 17. junija 2021

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
članica Komisije