II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

Obsah

1. Postup 5

2. Souvislosti a popis opatření, která jsou předmětem šetření 7

2.1. Obecný přehled 7

2.1.1. Původní úmluvy 7

2.1.2. Prodloužení původních úmluv 7

2.1.3. Privatizace společnosti Siremar a podpis nové úmluvy 8

2.2. Opatření, jichž se týkala rozhodnutí z let 2011 a 2012 9

2.3. Podrobný popis opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí 9

2.3.1. Prodloužení původní úmluvy mezi státem a společností Siremar 9

2.3.2. Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar 12

2.3.3. Privatizace společnosti Siremar, protizáruka a navýšení kapitálu společnosti CdI 13

2.3.4. Nová úmluva 20

2.3.5. Přednost v přístavu 22

2.3.6. Opatření stanovená zákonem z roku 2010 22

2.4. Řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609 22

3. Důvody pro zahájení a rozšíření řízení 25

3.1. Prodloužení původní úmluvy mezi státem a společností Siremar 25

3.1.1. Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a existence podpory 25

3.1.2. Slučitelnost 26

3.2. Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar 26

3.3. Privatizace společnosti Siremar, protizáruka a navýšení kapitálu společnosti CdI 26

3.3.1. Privatizace společnosti Siremar 26

3.3.2. Protizáruka 27

3.3.3. Navýšení kapitálu společnosti CdI 27

3.3.4. Slučitelnost 27

3.4. Nová úmluva mezi italským státem a společností CdI 27

3.5. Přednost v přístavu 28

3.6. Opatření stanovená zákonem z roku 2010 28

4. Připomínky Itálie 28

4.1. K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí 28

4.2. K údajnému protiprávnímu prodloužení podpory na záchranu ve prospěch společnosti Siremar 29

4.3. K privatizaci části podniku Siremar 30

4.3.1. K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení 30

4.3.2. K prodeji aktiv nezahrnutých do části podniku Siremar 30

4.3.3. Ke spojení aktiv části podniku Siremar s novou úmluvou 31

4.3.4. K ustanovení nezávislého znalce 31

4.3.5. K transparentnosti postupu 31

4.3.6. K první a druhé zprávě společnosti Ecorys 31

4.3.7. K vnitrostátním soudním sporům a ke konečnému zadání společnosti SNS 32

4.4. K souladu nové úmluvy s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark 33

4.5. K rizikové přirážce ve výši 6,5 % stanovené v rozhodnutí výboru CIPE z roku 2010 33

4.6. K souladu nové úmluvy s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 34

4.7. K protizáruce 34

4.8. K přednosti v přístavu . . . 35

4.9. K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010 . . . 35

4.10. K neexistenci hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností CdI 36

5. Připomínky předložené zúčastněnými stranami . . . 37

5.1. Připomínky předložené společností Siremar v mimořádné správě . . . 37

5.1.1. K řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609 . . . 37

5.1.2. K prodloužení původní úmluvy . . . 37

5.1.3. K údajnému protiprávnímu prodloužení podpory na záchranu ve prospěch společnosti Siremar . . . 38

5.1.4. K nové úmluvě . . . 39

5.1.5. K privatizaci společnosti Siremar a k protizáruce . . . 39

5.1.6. K neexistenci hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností CdI 40

5.1.7. Další předložení rozhodnutí Státní rady týkající se protizáruky . . . 41

5.2. Připomínky společnosti SNS . . . 41

5.2.1. První předložení připomínek . . . 41

5.2.2. Druhé předložení připomínek . . . 41

5.2.3. Třetí předložení připomínek . . . 42

5.3. Připomínky společnosti Pan Med . . . 43

5.4. Připomínky společnosti Grandi Navi Veloci . . . 44

5.5. Dopis starosty Lipari . . . 45

6. Připomínky společnosti Compagnia delle Isole . . . 45

6.1. První předložení připomínek . . . 45

6.2. Druhé předložení připomínek . . . 46

6.3. Třetí předložení připomínek . . . 46

7. Vyjádření Itálie k připomínkám a příspěvkům zúčastněných stran . . . 47

8. Posouzení 47

8.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU 47

8.1.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Siremar a Itálií 48

8.1.2. Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar 50

8.1.3. Zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu společnosti SNS, zvýšení základního kapitálu společnosti CdI a protizáruka 51

8.1.4. Opatření stanovená zákonem z roku 2010 71

8.1.5. Závěr ohledně existence podpory 73

8.2. Oprávněnost podpory 74

8.3. Slučitelnost podpory 74

8.3.1. Prodloužení původní úmluvy mezi státem a společností Siremar 74

8.3.2. Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar 83

8.3.3. Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace 84

8.3.4. Závěr ohledně slučitelnosti podpory 84

8.4. Reakce na připomínky podané společností CdI 85

9. Závěr 85

10. Navrácení podpor 86

11. Ekonomická kontinuita 87

11.1. Rozsah převodu 87

11.2. Cena převodu 88

11.3. Totožnost vlastníků 89

11.4. Načasování převodu 89

11.5. Hospodářská logika transakce 89

11.6. Závěr ohledně hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností SNS 90

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/448

ze dne 17. června 2021

o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Siremar a jejího nabyvatele, společnosti Società Navigazione Siciliana

(oznámeno pod číslem C(2022) 4268)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedeným(i) ustanovením(i) ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 6. srpna 1999 se Komise s ohledem na podporu, která byla na základě původních smluv o veřejných službách (dále jen „původní úmluvy“) vyplácena šesti společnostem tvořícím v té době skupinu Tirrenia, rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) ([2]).

(2) Během fáze šetření italské orgány požádaly, aby přezkoumávání spisu skupiny Tirrenia bylo rozděleno tak, aby bylo přednostně s konečnou platností rozhodnuto pouze o společnosti Tirrenia di Navigazione (dále jen „Tirrenia“). Důvodem této žádosti byl záměr italských orgánů skupinu privatizovat, počínaje právě společností Tirrenia, a její úmysl proces privatizace ve vztahu k této společnosti urychlit.

(3) Komise požadavku italských orgánů vyhověla a rozhodnutím Komise 2001/851/ES ([3]) řízení zahájené ve věci podpory poskytnuté společnosti Tirrenia ukončila (dále jen „rozhodnutí z roku 2001“). Podpora byla prohlášena za slučitelnou s výhradou dodržení určitých závazků přijatých italskými orgány.

(4) Rozhodnutím Komise 2005/163/ES ([4]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2004“) prohlásila Komise vyrovnávací platbu poskytnutou společnostem skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia ([5]) za částečně slučitelnou s vnitřním trhem, částečně slučitelnou s výhradou dodržení určitých závazků ze strany italských orgánů a částečně neslučitelnou s vnitřním trhem. Rozhodnutí vycházelo z účetních údajů za období od roku 1992 do roku 2001 a obsahovalo určité podmínky, jež měly zajistit slučitelnost vyrovnávací platby po celou dobu platnosti původních úmluv (tj. až do roku 2008).

(5) Rozsudkem Soudu prvního stupně ze dne 4. března 2009 ve věcech T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ([6]) (dále jen „rozsudek z roku 2009“) soud rozhodnutí z roku 2004 zrušil.

(6) Dne 5. října 2011 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení s ohledem na různá dodatečná opatření, která přijala Itálie ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (dále jen „rozhodnutí z roku 2011“). Šetření se týkalo mimo jiné vyrovnávacích plateb poskytnutých společnosti Siremar – Sicilia Regionale Marittima (dále jen „Siremar“) za provozování řady námořních tras od 1. ledna 2009 a procesu privatizace části podniku Siremar (viz oddíl 2.3.3).

(7) Rozhodnutí z roku 2011 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([7]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

([1]) Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18, a Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.
([2]) Úř. věst. C 306, 23.10.1999, s. 2. Bývalou skupinu Tirrenia tvořily společnosti Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. a Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.
([3]) Commission Decision 2001/851/EC of 21 June 2001 on the State aid awarded to the Tirrenia di Navigazione shipping company by Italy (Úř. věst. L 318, 4.12.2001, s. 9).
([4]) Rozhodnutí Komise 2005/163/ES ze dne 16. března 2004 o státní podpoře poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 53, 26.2.2005, s. 29).
([5]) Zejména: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar.
([6]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 4. března 2009, Tirrenia di Navigazione v. Komise, spojené věci T-265/04, T-292/04 a T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.
([7]) Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18.

(8) Itálie poskytla svou odpověď na rozhodnutí z roku 2011 dopisem ze dne 15. listopadu 2011. Pokud jde o opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, obdržela Komise připomínky rovněž od společností Società Navigazione Siciliana S.p.A. (dále jen „SNS"), Pan Med Lines S.r.l. (dále jen „Pan Med") a Grandi Navi Veloci S.p.A. (dále jen „GNV") (viz oddíl 5). Tyto připomínky byly předány Itálii, která měla možnost se k nim vyjádřit.

(9) Dne 10. ledna 2012 italské orgány formálně oznámily Komisi (údajně z důvodu právní jistoty) návrh smluv o veřejných službách (dále jen „úmluvy"), které bude muset uzavřít případný budoucí nabyvatel části podniku Tirrenia a části podniku Siremar a na jejichž základě bude vyplacena vyrovnávací platba za poskytování veřejné služby.

(10) Dne 7. listopadu 2012 rozšířila Komise vyšetřovací řízení mimo jiné na: i) protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar; ii) údajnou podporu ve prospěch společnosti Compagnia delle Isole (dále jen „CdI"), prvního nabyvatele části podniku Siremar, v rámci privatizace této společnosti, a iii) vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, které měly být vyplaceny společnosti CdI ve smyslu nové úmluvy uzavřené s italským státem. Dne 19. prosince 2012 přijala Komise upravenou verzi ([8]) uvedeného rozhodnutí (dále jen „rozhodnutí z roku 2012"; společně s rozhodnutím z roku 2011 dále jen „rozhodnutí z let 2011 a 2012").

(11) Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([9]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření.

(12) Itálie poskytla svou odpověď na rozhodnutí z roku 2012 dopisy ze dne 7. a 13. prosince 2012. Pokud jde o opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, obdržela Komise připomínky od společností Pan Med Lines S.r.l. (dále jen „Pan Med"), Siremar, SNS a CdI (viz oddíly 5 a 6). Tyto připomínky byly předány Itálii, která měla možnost se k nim vyjádřit.

(13) Dne 5. října 2012 pověřila Komise společnost Ecorys Netherlands BV (dále jen „Ecorys") provedením odhadu tržní hodnoty příslušných aktiv společnosti Siremar určených k prodeji (viz oddíl 2.3.3.7), a to na základě dvou alternativních scénářů. Společnost Ecorys předložila svou závěrečnou zprávu dne 4. září 2013 (dále jen „první zpráva Ecorys"). Dne 27. září 2013 předala Komise uvedenou zprávu Itálii. Dne 18. listopadu 2013 poskytla Komise na žádost italských orgánů italský překlad zprávy Ecorys. Dne 17. prosince 2013 předložila Itálie své připomínky, jakož i vlastní ocenění, které vypracoval její nezávislý znalec, společnost Banca Profilo S.p.A.

(14) Dne 24. června 2013 zaslala Komise dopis několika společnostem působícím v námořním odvětví a požádala je, aby dobrovolně předložily podrobné informace o trasách provozovaných společností Siremar v období 2009–2012 a o podmínkách její privatizace. Odpověď byla obdržena pouze od společnosti CdI, která v té době poskytovala služby podle nové úmluvy.

(15) Rozhodnutím Komise (EU) 2018/261 ze dne 22. ledna 2014 ([10]) (dále jen „rozhodnutí z roku 2014") ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se určitých opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (viz 36. bod odůvodnění).

(16) Dne 15. října 2014 se útvary Komise setkaly se zástupci společnosti Siremar a italských orgánů. Dne 23. října 2014 se útvary Komise setkaly se zástupci společnosti CdI a italských orgánů. V návaznosti na toto setkání poskytla společnost CdI Komisi dne 30. října 2014 dodatečné informace.

(17) Pokud jde o společnost Siremar, Komise si od Itálie vyžádala další informace dopisy ze dne 30. ledna 2012, 16. března 2012, 1. srpna 2012, 22. listopadu 2012, 12. dubna 2013, 12. června 2013, 27. června 2013, 11. července 2013, 29. července 2014, 6. listopadu 2014, 16. října 2015, 25. ledna 2018, 29. března 2018, 31. srpna 2018, 18. března 2019, 16. října 2019, 31. července 2020 a 29. října 2020.

(18) Pokud jde o společnost Siremar, Itálie poskytla další informace dopisy ze dne 28. března 2012, 5. října 2012, 23. října 2012, 13. května 2013, 8. srpna 2013, 19. září 2014, 20. listopadu 2014, 12. prosince 2014, 12. února 2015, 13. listopadu 2015, 18. dubna 2016, 2. srpna 2017, 26. dubna 2018, 31. května 2018, 29. května 2019, 26. července 2019, 3. ledna 2020, 24. ledna 2020, 8. února 2021 a 11. března 2021 ([11]).

([8]) Všechny změny se týkaly opatření provedených ve prospěch společnosti Saremar.
([9]) Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.
([10]) Rozhodnutí Komise (EU) 2018/261 ze dne 22. ledna 2014 o opatřeních SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) provedených regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (Úř. věst. L 49, 22.2.2018, s. 22).
([11]) V letech 2019 a 2020 uskutečnily Komise a Itálie několik dalších neformálních výměn, například prostřednictvím e-mailů a telekonferencí.

(19) Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 ([12]) ukončila Komise šetření týkající se společností skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia a včetně společnosti Siremar za období 1992–2008 (dále jen „rozhodnutí týkající se skupiny Tirrenia z roku 2020“). Komise dospěla k závěru, že podpora udělená na poskytování služeb námořní kabotáže představuje existující podporu, zatímco podpora udělená na poskytování služeb mezinárodní námořní dopravy je slučitelná s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011“) ([13]).

(20) Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1412 ze dne 2. března 2020 ([14]) Komise ukončila formální vyšetřovací řízení týkající se opatření ve prospěch společnosti Tirrenia a jejího nabyvatele, společnosti CIN, za období 2009–2020 (dále jen „rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia/CIN z roku 2020“).

(21) Toto rozhodnutí se týká všech možných opatření podpory ve prospěch společností Siremar, CdI a SNS uvedených v 36. a 37. bodě odůvodnění a v rozhodnutích z let 2011 a 2012, jakož i údajné podpory poskytnuté bankou Unicredit prostřednictvím protizáruky (viz oddíly 2.3.3.5 a 3.3.2). Komise se bude zabývat všemi zbývajícími opatřeními, která jsou předmětem rozhodnutí ve věcech SA.32014, SA.32015 a SA.32016, v rámci samostatných rozhodnutí. Zbývající opatření se týkají zejména dalších společností bývalé skupiny Tirrenia (tj. Caremar, Laziomar, Saremar a Toremar).

2. SOUVISLOSTI A POPIS OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

2.1. **Obecný přehled**

2.1.1. *Původní úmluvy*

(22) Skupinu Tirrenia původně vlastnil italský stát prostřednictvím společnosti Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (dále jen „Fintecna“) ([15]) a bylo v ní šest společností: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Tyto společnosti poskytovaly služby námořní dopravy na základě samostatných smluv o veřejných službách, které uzavřely s italským státem v roce 1991 na dobu dvaceti let od ledna 1989 do prosince 2008 (dále jen „původní úmluvy“). Společnost Fintecna vlastnila 100 % základního kapitálu společnosti Tirrenia. Společnost Tirrenia vlastnila všechny akcie společností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (společně dále jen „regionální společnosti“). Společnost Adriatica, která provozovala řadu tras mezi Itálií a Albánií, Chorvatskem, Řeckem a Černou Horou, se v roce 2004 spojila se společností Tirrenia.

(23) Účelem těchto smluv o veřejných službách bylo zajistit pravidelnou a spolehlivou námořní dopravu většinou mezi pevninskou Itálií a Sicílií, Sardinií a dalšími menšími italskými ostrovy. Za tímto účelem poskytoval italský stát finanční podporu ve formě dotací vyplacených přímo každé ze společností skupiny Tirrenia.

(24) Společnost Siremar, zcela ve vlastnictví společnosti Tirrenia, provozovala řadu tras námořní kabotáže, a to jak mezi Sicílií a několika sousedními menšími ostrovy, tak mezi Milazzem a Neapolí. Popis dotčených přesných tras je uveden ve 41. bodě odůvodnění.

2.1.2. *Prodloužení původních úmluv*

(25) Původní úmluvy, včetně úmluvy vztahující se na společnost Siremar, byly třikrát prodlouženy.

(26) Především článek 26 nařízení s mocí zákona č. 207 ze dne 30. prosince 2008 (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 207/2008“), změněného na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009, prodloužil původní úmluvy, jejichž platnost měla původně skončit dne 31. prosince 2008, do 31. prosince 2009.

([12]) Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společnostem Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia) (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 1).

([13]) Sdělení Komise: rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

([14]) Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1412 ze dne 2. března 2020 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Tirrenia di Navigazione a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione (Úř. věst. L 332, 12.10.2020, s. 45).

([15]) Společnost Fintecna je plně ve vlastnictví Ministerstva hospodářství a financí (dále jen „Ministerstvo hospodářství“) a specializuje se na správu podílů a procesů privatizace; zabývá se rovněž projekty racionalizace a restrukturalizace společností, které čelí průmyslovým, finančním nebo organizačním potížím.

(27) Zadruhé v článku 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135 ze dne 25. září 2009 (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 135/2009“), změněného na zákon č. 166 ze dne 20. listopadu 2009 (dále jen „zákon z roku 2009“), bylo stanoveno, že vzhledem k privatizaci společností skupiny Tirrenia bude vlastnictví regionálních společností (vyjma společnosti Siremar) převedeno z mateřské společnosti Tirrenia takto:

a) společnost Caremar na region Kampánie. Region Kampánie následně převedl na region Lazio fungující podnik, který od daného okamžiku provozoval dopravní spojení s Pontinskými ostrovy (a tak vznikla společnost Laziomar) ([16]);

b) společnost Saremar na region Sardinie;

c) společnost Toremar na region Toskánsko.

(28) Zákon z roku 2009 rovněž stanovil, že do 31. prosince 2009 budou mezi italským státem a společnostmi Tirrenia a Siremar sjednány nové úmluvy. Obdobně měly být upraveny regionální služby v rámci nových „smluv o veřejných službách“, jež měly společnosti Saremar, Toremar a Caremar sjednat s příslušnými regionálními orgány do 31. prosince 2009 (Sardinie a Toskánsko) a do 28. února 2010 (Kampánie a Lazio). Nové úmluvy nebo nové smlouvy o veřejných službách měly být předmětem zadávacího řízení spolu se samotnými společnostmi. Noví vlastníci každé z těchto společností by pak podepsali příslušnou úmluvu nebo smlouvu o veřejných službách ([17]).

(29) Za tímto účelem zákon z roku 2009 dále prodloužil původní úmluvy, včetně úmluvy vztahující se na společnost Siremar, na období od 1. ledna 2010 do 30. září 2010.

(30) Zákon z roku 2009 také stanovil maximální částku roční vyrovnávací platby za poskytování služeb od roku 2010 (ve smyslu prodloužení původních úmluv, jakož i nových úmluv a nových smluv o veřejných službách) v celkové výši 184 942 251 EUR, v tomto rozdělení:

Společnost	Maximální roční vyrovnávací platba
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 ([18])

Tabulka 1 – Maximální výše vyrovnávací platby od roku 2010

(31) Zákon č. 163 ze dne 1. října 2010 (dále jen „zákon z roku 2010“) přeměňující nařízení s mocí zákona č. 125 ze dne 5. srpna 2010 (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 125/2010“) stanovil další prodloužení původních úmluv, včetně úmluvy vztahující se na společnost Siremar, na období od 1. října 2010 do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

2.1.3. *Privatizace společnosti Siremar a podpis nové úmluvy*

(32) V říjnu 2010 bylo zahájeno zadávací řízení s cílem najít kupce pro část podniku Siremar (viz oddíl 2.3.3). V této souvislosti se odkazuje na část podniku Siremar, nikoli na Siremar, neboť zadávací řízení se týkalo pouze aktiv a smluv nezbytných k plnění závazků veřejné služby ([19]) stanovených v nové úmluvě, která měla být uzavřena s nabyvatelem. Proto se odkazuje na „část podniku Siremar“, nikoli jednoduše na „Siremar“. Zbývající aktiva společnosti Siremar, jako např. rychlá loď Guizzo, která se používala k jiným účelům, měla být prodána zvlášť. Kromě toho prodejem nebyly na nabyvatele převedeny dluhy, které společnosti Siremar vznikly do dne prodeje.

([16]) K tomuto převodu formálně došlo dne 1. června 2011.
([17]) Ustanovení čl. 19-ter odst. 10 nařízení s mocí zákona č. 135/2009.
([18]) Tato částka sestávala z 19 839 226 EUR poskytnutých regionem Kampánie a 10 030 606 EUR poskytnutých regionem Lazio.
([19]) V celém tomto rozhodnutí by měl být pojem „závazek veřejné služby“ chápán obecně, aniž by byl vykládán ve specifickém významu podle článků 2 a 4 nařízení o námořní kabotáži (viz poznámka pod čarou č. 62) a oddílu 9 pokynů pro námořní dopravu (viz poznámka pod čarou č. 111), tj. jako závazek veřejné služby jakožto alternativa ke smlouvám o veřejných službách, tj. bez odměny od státu. Komise konstatuje, že závazky veřejné služby uložené společnostem Siremar, CdI nebo SNS zahrnovaly odměnu od státu.

K dnešnímu dni existuje společnost Siremar v mimořádné správě (dále jen „Siremar v mimořádné správě“) jako samostatný subjekt; hlavním účelem je však vyplacení věřitelů a poté její likvidace.

(33) Na základě vítězné nabídky v zadávacím řízení podepsala společnost CdI dne 20. října 2011 smlouvu o nabytí části podniku Siremar. Dne 30. července 2012 pak italské orgány a společnost CdI podepsaly novou úmluvu o poskytování služeb námořní dopravy. Na tomto základě přešlo dne 31. července 2012 vlastnictví části podniku Siremar z italského státu na společnost CdI.

(34) Společnost SNS, druhá společnost, která předložila nabídku na část podniku Siremar, však převod napadla u italských správních soudů, které nakonec rozhodly, že zadávací řízení musí být částečně provedeno znovu s vyloučením společnosti CdI z předkládání nových nabídek (viz 93. až 100. bod odůvodnění). Po potvrzení předchozí nabídky společnost SNS vyhrála nové zadávací řízení, převzala část podniku Siremar a dne 11. dubna 2016 podepsala s Itálií novou úmluvu.

(35) Od tohoto data společnost SNS provozovala trasy podle nové úmluvy, zatímco společnosti Siremar v mimořádné správě a CdI jsou obě v likvidaci.

2.2. **Opatření, jichž se týkala rozhodnutí z let 2011 a 2012**

(36) V rámci formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se rozhodnutí z let 2011 a 2012 (viz také oddíl 3) byla posouzena tato opatření:

(1) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci prodloužení původních úmluv (opatření č. 1);

(2) protiprávní prodloužení podpory na záchranu ve prospěch společností Tirrenia a Siremar (opatření č. 2);

(3) privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia ([20]) (opatření č. 3);

(4) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci budoucích úmluv/smluv o veřejných službách (opatření č. 4);

(5) přednost v přístavu (opatření č. 5);

(6) opatření stanovená zákonem z roku 2010 (opatření č. 6);

(7) dalších pět opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (opatření č. 7) ([21]).

2.3. **Podrobný popis opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí**

(37) Toto rozhodnutí se týká pouze opatření č. 1 až 6 uvedených v 36. bodě odůvodnění, neboť se vztahují ke společnostem Siremar, CdI nebo SNS. Tato opatření jsou podrobněji popsána v následujících oddílech.

2.3.1. *Prodloužení původní úmluvy mezi státem a společností Siremar*

2.3.1.1. Závazky veřejné služby

(38) Článek 1 původní úmluvy se společností Siremar stanovil, že pětileté plány podrobně vymezí přístavy, které mají být obsluhovány, typ plavidel, jež se mají používat a požadovanou četnost služby. Původní úmluva se společností Siremar byla změněna v letech 1994 a 1995.

(39) První pětiletý plán (období 1990–1994) byl schválen ministerským nařízením ze dne 29. května 1990 a vstoupil v platnost se zpětným účinkem od 1. ledna 1990. Druhý plán, který se týkal období 1995–1999 a byl schválen ministerským nařízením ze dne 14. května 1996, v zásadě ponechával nezměněné trasy a četnosti.

(40) Pokud jde o období 2000–2004 a 2005–2008, nebyl pro společnost Siremar formálně přijat žádný pětiletý plán a síť tras a četnosti zůstaly v letech 1999 až 2008 v podstatě stejné. Ve skutečnosti zavedlo meziresortní nařízení ze dne 9. března 2004 (dále jen „nařízení z roku 2004“) omezené změny vztahující se ke společnosti Siremar, které se týkaly výměny starých plavidel a zvýšení kapacity při zachování stejné četnosti ([22]).

([20]) To zahrnuje odloženou platbu části kupní ceny za nabytí části podniku Tirrenia ze strany společnosti CIN a řadu údajných dodatečných opatření podpory v rámci privatizace části podniku Siremar (např. protizáruku a navýšení kapitálu společnosti CdI ze strany státu).

([21]) Opatření č. 7 bylo posouzeno v rozhodnutí z roku 2014, s výjimkou projektu „Bonus Sardo – Vacanza“.

([22]) Nařízení z roku 2004 potvrdilo některé změny pětiletého plánu na období 2000–2004 pro společnost Tirrenia a zahrnovalo určitá ustanovení týkající se jiných společností skupiny Tirrenia, včetně společnosti Siremar.

(41) Na základě původní úmluvy, v prodloužené a pozměněné podobě (pro některé trasy), provozovala společnost Siremar celoročně v období od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 pět seskupení tras, přičemž četnost a jízdní řády se lišily podle jednotlivých tras, typu služby (trajekt nebo vysokorychlostní) a sezóny, a to takto:

— pokud jde o seskupení Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol zahrnující ostrovy Vulcano, Lipari, Salina, Filicudi, Alicudi, Panarea a Stromboli (dále jen „Liparské ostrovy“), jakož i města Milazzo na Sicílii a Neapol v Kampánii, společnost Siremar poskytovala služby trajektové a vysokorychlostní dopravy na deseti samostatných trasách ([23]),

— ze dne 17.6.2021,

— v seskupení Palermo – Ustica poskytovala společnost Siremar služby trajektové a vysokorychlostní dopravy na dvou samostatných trasách ([24]),

— v seskupení Porto Empedocle – Pelagické ostrovy, které zahrnuje ostrovy Linosa a Lampedusa (dále jen „Pelagické ostrovy“), společnost Siremar nabízela služby trajektové dopravy pouze na jedné trase,

— v seskupení Trapani – Pantelleria poskytovala společnost Siremar služby trajektové dopravy na jediné trase.

2.3.1.2. Rozpočet a doba trvání

(42) Níže uvedená tabulka udává roční vyrovnávací platbu, která byla společnosti Siremar poskytována v období od roku 2009 do července 2012.

Rok	Vyrovnávací platba
2009	67 009 405 EUR
2010	55 694 895 EUR
2011	55 694 895 EUR
2012	32 348 816 EUR (leden–červenec) ([25])

Tabulka 2 – Vyrovnávací platba v období 2009–2012 (EUR)

(43) Původní úmluva (ve znění z roku 1994) stanoví, že roční vyrovnávací platba za závazek veřejné služby se vyplácí takto: do 1. března každého roku počáteční záloha odpovídající 70 % vyrovnávací platby vyplacené v předchozím roce; do 30. června druhá platba pokrývající dalších 20 %; do 30. listopadu konečná platba zůstatku vyrovnávací platby za referenční rok na základě odhadu budoucích příjmů a ztrát ([26]). Konečné výsledky jsou poté ověřeny při sestavování ročních finančních výkazů společnosti. Pokud by společnost Siremar obdržela vyšší částku, než jsou čisté náklady na poskytnuté služby (příjmy po odečtení ztrát), byla povinna rozdíl vrátit do patnácti dnů od schválení finančních výkazů. Od 25. listopadu 2010 se na základě rozhodnutí meziresortní konference mezi Ministerstvem infrastruktury a dopravy (dále jen „Ministerstvo dopravy“), Ministerstvem hospodářství a Ministerstvem hospodářského rozvoje o stanovení roční dotace podle článku 11 zákona č. 856/1986 (dále jen „meziresortní konference“) případná částka nadměrné vyrovnávací platby odečte od budoucích zálohových plateb dotace.

(44) Výše vyrovnávací platby byla vypočtena v roce 2009 jinak než v letech 2010, 2011 a 2012, jak je popsáno níže.

— Vyrovnávací platba poskytnutá v roce 2009

([23]) Trajekt: Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol; Milazzo – západní a východní Liparské ostrovy a propojení mezi ostrovy; Milazzo – Liparské ostrovy (hlavní ostrovy), se základnou v Milazzu; Milazzo – Liparské ostrovy (hlavní ostrovy), se základnou na ostrově Lipari. Vysokorychlostní: Milazzo – západní a východní Liparské ostrovy a propojení mezi ostrovy; Milazzo – Liparské ostrovy (hlavní ostrovy) a spojení mezi ostrovy, se základnou v Milazzu; spojení mezi ostrovy, se základnou na ostrově Lipari; Milazzo – Liparské ostrovy a spojení mezi ostrovy, se základnou na ostrově Lipari.

([24]) Trajekt: Palermo – Ustica. Vysokorychlostní: Ustica – Palermo.

([25]) Tento údaj odpovídá částce vyplacené společnosti Siremar do převodu vlastnictví části podniku Siremar na společnost CdI. Za zbytek roku 2012 obdržela společnost CdI částku ve výši 23 346 079 EUR. Celková vyrovnávací platba uhrazená za rok 2012 tedy dosáhla částky 55 694 895 EUR, a maximální výše vyrovnávací platby stanovená zákonem z roku 2009 byla tudíž dodržena.

([26]) V období let 1988 až 1994 nebyla provedena žádná druhá platba a zůstatek musel být vyúčtován do 31. července každého roku.

(45) Nařízení prezidenta republiky č. 501 ze dne 1. června 1979 (dále jen nařízení prezidenta republiky č. 501/79“) upřesňuje jednotlivé prvky (příjmy a náklady), které se používají při výpočtu dotace vyplácené provozovatelům veřejných služeb námořní dopravy. Zákon č. 856 ze dne 5. prosince 1986 (dále jen „zákon č. 856/86“) mimoto zavedl určité změny systému závazků veřejné služby v oblasti námořní dopravy v Itálii. Co se týká spojení s většími a menšími ostrovy, článek 11 zmíněného zákona pozměnil kritéria pro výpočet vyrovnávací platby za závazek veřejné služby. Dotaci bylo nutno vypočítat na základě rozdílu mezi příjmy a náklady služby stanovenými s odkazem na průměrné a objektivní parametry a musela zahrnovat přiměřenou návratnost kapitálu. Týž článek rovněž stanoví, že smlouvy o veřejných službách musely obsahovat seznam dotovaných tras, četnost a typ používaných plavidel. Dotace musely být schváleny příslušnými ministerstvy. Původní úmluvy zohledňovaly zásady stanovené v nařízení prezidenta republiky č. 501/79 a zákoně č. 856/86.

(46) Za rok 2009 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vypočtena podle metodiky stanovené v původních úmluvách platných od roku 1991, které byly po uplynutí původní platnosti prodlouženy do 31. prosince 2008. Vyrovnávací platba konkrétně odpovídala kumulované čisté ztrátě u služeb provozovaných v rámci režimu veřejných služeb, k níž byla připočtena pohyblivá částka odpovídající návratnosti investovaného kapitálu.

(47) K různým nákladovým položkám, které se při výpočtu vyrovnávací platby stanovené orgány veřejné správy braly v úvahu, patřily: náklady na pořízení, propagaci a ubytování, náklady na nakládku, vykládku a manipulaci, osobní náklady, náklady na údržbu plavidel, správní náklady, náklady na pojištění, nájem a palivo, daně a odpisy.

— Vyrovnávací platba poskytnutá v letech 2010, 2011 a 2012

(48) Od roku 2010 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu určována pomocí nové metodiky stanovené rozhodnutím výboru CIPE ([27]) ze dne 9. listopadu 2007 nazvaným „Kritéria pro stanovení závazků veřejné služby a výše jízdného v odvětví služeb námořní kabotáže ve veřejném zájmu“ (dále jen „rozhodnutí výboru CIPE“) ([28]). Podle informací uvedených v preambuli rozhodnutí výboru CIPE bylo toto rozhodnutí vydáno za účelem privatizace veřejných podniků provozujících služby námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb ([29]). Ustanovení rozhodnutí výboru CIPE se ve vztahu k službám poskytovaným společnostmi skupiny Tirrenia uplatňovala od roku 2010.

(49) Metoda stanovená rozhodnutím výboru CIPE umožňuje společnostem, které poskytují veřejnou službu v oblasti námořní dopravy, dosáhnout přiměřené návratnosti. Míra návratnosti kapitálu se vypočítá na základě váženého průměru nákladů kapitálu (WACC). Požadovaná návratnost vlastního kapitálu ([30]) musí být vypočtena pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv.

(50) Podle uvedeného modelu se náklady vlastního kapitálu vypočítají na základě: i) bezrizikové míry, ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu společnosti ve vztahu k akciovému trhu) a iii) akciové rizikové přirážky přidělené akciovému trhu.

(51) Náklady vlastního kapitálu se konkrétně vypočítají připočtením přirážky za zvláštní riziko k míře návratnosti bezrizikových činností. Tato přirážka se vypočítává jako riziková přirážka trhu vynásobená příslušným koeficientem beta, který měří rizikovost určité činnosti ve vztahu k trhu.

(52) Podle rozhodnutí výboru CIPE odpovídá míra návratnosti bezrizikových činností průměrnému hrubému výnosu z referenčních desetiletých dluhopisů s odkazem na předchozí období dvanácti měsíců, pro něž existují dostupné údaje.

(53) Rozhodnutí výboru CIPE stanoví tržní rizikovou přirážku ve výši 4 %. V případě služby, která je provozována na nevýhradním základě, je předpokládané vyšší riziko, jež provozovatel nese, odměněno připočtením 2,5 % navíc k tržní rizikové přirážce.

(54) V praxi však výše vyrovnávací platby vyplacené společnosti Siremar podle zákona z roku 2009 nesmí překročit 55 694 895 EUR ročně (viz 30. bod odůvodnění). Ačkoliv zákon z roku 2009 stanoví maximální výši vyrovnávací platby vyplácené všem společnostem skupiny Tirrenia za plnění závazku veřejné služby, rozhodnutí výboru CIPE obsahuje také ochranná opatření, která umožňují těmto provozovatelům dostatečně pokrýt provozní náklady.

([27]) CIPE je Meziresortní výbor pro hospodářské plánování (*Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*, CIPE).
([28]) Úřední věstník Italské republiky č. 50 ze dne 28. února 2008.
([29]) Podle čl. 1 odst. 999 zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 a čl. 1 písm. e) nařízení s mocí zákona č. 430/1997.
([30]) Míra návratnosti požadovaná investorem vzhledem k rizikovému profilu společnosti a souvisejícím peněžním tokům.

(55) Podle rozhodnutí výboru CIPE musí být konkrétně rozsah služeb, maximální jízdné a vyrovnávací platba vymezeny tak, aby bylo zajištěno pokrytí veškerých přípustných nákladů poskytovatele, a to podle této rovnice:

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

kde:

— *VA(RSP)* je diskontovaná hodnota vyrovnávací platby za plnění závazku veřejné služby,

— *VA(AI(X))* je diskontovaná hodnota jiných příjmů (příjmy z jízdného a ostatní příjmy),

— *VA(CA)* je diskontovaná hodnota přípustných provozních nákladů, splátky dluhu a návratnosti kapitálu.

(56) V případě, že výše uvedená rovnice není platná, lze rozsah dotovaných činností zmenšit; alternativně je možné přezkoumat organizaci služeb (např. typ plavidel) nebo změnit maximální výši jízdného.

(57) Maximální výše jízdného vztahující se na každou službu po odečtení daní a přístavních poplatků je mimoto každoročně upravena na základě vzorce pro výpočet cenového stropu takto:

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

kde:

— ΔT je roční procentní změna maximální výše jízdného,

— ΔP je míra inflace v referenčním roce,

— X je skutečná roční míra úpravy maximální výše jízdného stanovená v úmluvě nebo ve smlouvách o veřejných službách, která se během doby platnosti úmluvy nebo smluv o veřejných službách nemění.

(58) Rozhodnutí výboru CIPE rovněž upřesňuje, že maximální výši jízdného lze upravit tak, aby zohledňovala změny nákladů na palivo, přičemž se jako referenční hodnota použijí běžné veřejně dostupné ceny.

2.3.2. *Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar*

(59) Dne 16. listopadu 2010 schválila Komise podporu na záchranu společností Tirrenia a Siremar (dále jen „rozhodnutí z roku 2010“) ([31]). Podpora spočívala v záruce za úvěrové linky poskytnuté soukromými bankami do výše 95 000 000 EUR. Itálie se zavázala, že nejpozději do šesti měsíců od povolení opatření podpory na záchranu předloží Komisi plán restrukturalizace nebo doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla odvolána.

(60) Následně soukromé bankovní instituce *Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo* (dále jen „BIIS“) a Unicredit schválily pro společnosti Tirrenia a Siremar úvěrovou linku ve výši 40 000 000 EUR (tj. 25 000 000 EUR pro společnost Tirrenia a 15 000 000 EUR pro společnost Siremar) s datem splatnosti 30. června 2011. Stát poskytl záruku za úvěrovou linku dne 15. února 2011.

(61) Financování bylo tedy vyplaceno takto:

a) první tranše dne 28. února 2011 (20 000 000 EUR pro společnost Tirrenia a 12 000 000 EUR pro společnost Siremar);

b) druhá tranše dne 23. března 2011 (5 000 000 EUR pro společnost Tirrenia a 3 000 000 EUR pro společnost Siremar).

(62) Itálie Komisi sdělila, že jelikož první tranše zajištěného úvěru byla společnostem vyplacena až 28. února 2011, šestiměsíční lhůta pro splacení ve smyslu bodu 25 písm. a) pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (dále jen „pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004“) ([32]) a 32. a 47. bodu odůvodnění rozhodnutí z roku 2010 uplyne dne 28. srpna 2011.

(63) Před uvedeným datem však společnosti Tirrenia a Siremar úvěry nesplatily, a banka BIIS proto dne 11. července 2011 uplatnila státní záruku. K tomuto datu se společnost Siremar stala vůči státu dlužníkem, přičemž výše dluhu činila 15 121 838,33 EUR. Tato částka zahrnovala jistinu příslušných úvěrů a dosud neuhrazené úroky dlužné bance.

([31]) Úř. věst. C 102, 2.4.2011, s. 1.
([32]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

(64) Konkurzní soud schválil zařazení Ministerstva hospodářství mezi přednostní („*prededucibili*“) věřitele společnosti Tirrenia a Siremar. Podle italských orgánů se mimořádný komisař pověřený řízením společnosti v té době domníval, že by společnost Siremar mohla vrátit finanční prostředky do 28. srpna 2011, a to z výnosů z plánované privatizace části podniku Tirrenia a části podniku Siremar.

(65) Dne 25. července 2011 byla podepsána smlouva o prodeji části podniku Tirrenia společnosti CIN. Převod aktiv, a tedy i platba, se však zpozdily, zejména kvůli obtížím při získávání nezbytných povolení k fúzi (původně ze strany Komise a následně ze strany italského orgánu pro hospodářskou soutěž (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, dále jen „AGCM“). Dne 21. června 2012 orgán AGCM s konečnou platností transakci Tirrenia-CIN schválil a prodej byl dokončen dne 19. července 2012. Dne 20. října 2011 byla podepsána smlouva o prodeji části podniku Siremar společnosti CdI. Převod těchto aktiv se však rovněž zpozdil, v tomto případě do 1. srpna 2012 (viz 93. až 95. bod odůvodnění). Dne 18. září 2012 společnost Siremar splatila svůj dluh vůči státu, včetně úroků, v celkové výši 15 511 529,35 EUR.

2.3.3. *Privatizace společnosti Siremar, protizáruka a navýšení kapitálu společnosti CdI*

(66) Dne 23. prosince 2009 zveřejnila společnost Fintecna první oznámení o zahájení zadávacího řízení týkající se prodeje veškerého základního kapitálu společnosti Tirrenia včetně její dceřiné společnosti Siremar. Dne 19. února 2010 bylo od devatenácti subjektů obdrženo šestnáct vyjádření zájmu. Dne 4. srpna 2010 po neúspěšném jednání s jediným uchazečem, který předložil závaznou nabídku, prohlásila společnost Fintecna řízení za ukončené. Podle Itálie jednání ztroskotala kvůli obavám týkajícím se finančních aspektů nabídky.

(67) Po prvním neúspěšném pokusu o privatizaci bylo povoleno zahájit vůči společnostem Tirrenia a Siremar, které čelily vážným finančním potížím, kolektivní insolvenční řízení stanovené v italských právních předpisech pro velké společnosti, tzv. mimořádné správní řízení, a obě společnosti byly brzy poté prohlášeny za insolventní. Pokud jde konkrétně o společnost Siremar, bylo mimořádné správní řízení povoleno dne 17. září 2010. Dne 5. října 2010 vynesl soud v Římě rozsudek č. 381/2010, kterým byla společnost Siremar prohlášena za insolventní.

2.3.3.1. Pravidla týkající se mimořádného správního řízení

(68) Na rozdíl od běžného konkurzního řízení, jehož prvořadým cílem je likvidace společnosti v platební neschopnosti za účelem uspokojení nároků věřitelů, mimořádné správní řízení podle legislativního nařízení č. 270 ze dne 8. července 1999 (dále jen „legislativní nařízení č. 270/1999) představuje zvláštní insolvenční řízení týkající se velkých společností, jež má ochránit aktiva a zajistit zachování činnosti.

(69) V rámci tohoto řízení je správa společnosti v platební neschopnosti převedena na mimořádného komisaře, kterého jmenuje příslušné ministerstvo. Mimořádný komisař navrhne plán obnovení dotyčné činnosti, a to buď na základě restrukturalizace, nebo prodeje aktiv společnosti. Tento plán podléhá předchozímu schválení příslušným ministerstvem, přičemž se přihlíží ke stanovisku rady pro dohled (složené z odborníků jmenovaných ministerstvem).

(70) Nařízení s mocí zákona č. 347 ze dne 23. prosince 2003, kterým se stanoví bezodkladná opatření k restrukturalizaci velkých podniků v platební neschopnosti (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 347/2003“), změněné s úpravami na zákon č. 39 ze dne 18. února 2004 (dále jen „Marzanův zákon“), upravuje mimořádné správní řízení vztahující se na velké podniky v platební neschopnosti, které hodlají projít tímto procesem restrukturalizace. Tyto podniky musí také kumulativně splnit určitá kritéria týkající se počtu zaměstnanců v předchozím roce a úrovně zadlužení.

(71) Řízení vyžaduje, aby podnik v platební neschopnosti podal návrh k italskému Ministerstvu hospodářského rozvoje i příslušnému konkurznímu soudu. Ministerstvo pak rozhodne o povolení tohoto řízení u podniku společnosti v platební neschopnosti a ustanoví mimořádného komisaře pod dohledem rady pro dohled, zatímco insolvenční soud zjišťuje stav úpadku dotyčného podniku.

(72) Do 180 dnů od svého jmenování musí mimořádný komisař předložit ministerstvu plán restrukturalizace. Běžné konkurzní řízení je zahájeno pouze v případě, že ministerstvo tento plán restrukturalizace neschválí a není schůdný jiný postup prodeje aktiv.

(73) Ustanovení čl. 4 odst. 4-quater nařízení s mocí zákona č. 134 ze dne 28. srpna 2008 (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 134/2008“), přeměněného na zákon č. 166 ze dne 27. října 2008, kterým se stanoví naléhavá ustanovení o restrukturalizaci velkých podniků v krizi, zavedlo několik změn Marzanova zákona. Tyto změny se vztahují na podniky, které poskytují základní veřejné služby, a týkají se mimo jiné možnosti, aby mimořádný komisař

určil nabyvatele aktiv společnosti v platební neschopnosti prostřednictvím jednacího řízení se stranami, které zaručí kontinuitu veřejné služby ve střednědobém horizontu a urychlený zásah. Nařízení s mocí zákona č. 134/2008 stanoví, že kupní cena nemůže být nižší než tržní hodnota aktiv stanovená nezávislým znalcem ustanoveným ministerským nařízení.

(74) Nařízení s mocí zákona č. 134/2008 zavedlo také možnost bezodkladně provést plán prodeje aktiv, v porovnání s předchozím režimem, který vyžadoval, aby byl ministerstvu předložen nejprve plán restrukturalizace. V neposlední řadě nařízení s mocí zákona č. 134/2008 rovněž stanoví, že pokud plán prodeje aktiv ani plán restrukturalizace nelze provést nebo je ministerstvo nemůže schválit, je zahájeno běžné konkurzní řízení.

2.3.3.2. Proces prodeje

(75) Dne 4. října 2010 bylo zveřejněno oznámení o zahájení zadávacího řízení na prodej části podniku Siremar ([33]) spolu s novou úmluvou na dobu dvanácti let. Cílem tohoto oznámení bylo ověřit, zda existují potenciální vnitrostátní nebo mezinárodní subjekty, které by měly zájem o nabytí části podniku Siremar a které by byly schopny zaručit kontinuitu dopravních služeb. Toto oznámení bylo zveřejněno na internetových stránkách společnosti Siremar, v několika novinách ([34]) a rovněž na některých specializovaných internetových stránkách ([35]). Termín pro předložení vyjádření zájmu o nabytí části podniku Siremar byl stanoven na 20. října 2010.

(76) Na konci lhůty šest stran (z nichž dvě společně) předložilo pět vyjádření zájmu o účast v zadávacím řízení společnosti Siremar. Všechny strany prokázaly, že splňují požadavek stanovený v oznámení o zahájení zadávacího řízení. V důsledku toho je mimořádný komisař vyzval, aby ve vztahu k části podniku Siremar provedly důkladnou hloubkovou kontrolu. Přístup k příslušné dokumentaci byl umožněn poté, co zúčastněné strany podepsaly dohody o zachování důvěrnosti.

(77) Jedna z uvedených šesti stran se rozhodla neúčastnit se fáze hloubkové kontroly ([36]). Během této fáze mělo zbývajících pět stran (z nichž dvě předložily společnou nabídku) přístup do virtuálních datových místností (*data room*), které obsahovaly:

a) podrobné technické, právní a finanční informace týkající se části podniku určeného k prodeji;

b) podnikatelský plán části podniku Siremar vypracovaný mimořádným komisařem;

c) zprávu prodávajícího o hloubkové kontrole a rozvahu společnosti ke dni povolení mimořádného správního řízení;

d) návrh nové úmluvy na dobu trvání dvanácti let, která bude podepsána mezi úspěšným uchazečem a státem;

e) doplňující informace potřebné k tomu, aby mohli potenciální nabyvatelé správně ocenit předmět prodeje.

(78) Ministerským nařízením ze dne 4. února 2011 jmenoval ministr hospodářského rozvoje společnost Banca Profilo S.p.A. nezávislým znalcem, který byl pověřen oceněním části podniku Tirrenia a části podniku Siremar podle čl. 4 odst. 4-quarter nařízení s mocí zákona č. 347/2003. Dne 8. března 2011 Banca Profilo S.p.A. odhadla hodnotu části podniku Siremar na 55 milionů EUR. Tyto informace byly zahrnuty do datové místnosti, která byla zpřístupněna všem potenciálním uchazečům před uplynutím lhůty pro podání závazných nabídek.

(79) Dne 15. března 2011, po uplynutí původní lhůty pro podání závazných nabídek, mimořádný komisař společnosti Siremar konstatoval, že neobdržel žádnou nabídku, která by byla v souladu s ustanoveními zadávací dokumentace. Řízení bylo proto zahájeno znovu, s novou lhůtou do 5. dubna 2011. K tomuto datu předložila společnost CdI nabídku ve výši 60,1 milionu EUR, zatímco společnost Ustica Lines požádala o prodloužení lhůty, aby si mohla zajistit finanční prostředky potřebné pro předložení své nabídky. Mimořádný komisař zahrnul nabídku společnosti CdI do datové místnosti a vyzval ostatní účastníky, aby ji do 23. května 2011 vylepšili. Do uvedeného dne byly obdrženy tyto nabídky:

a) nabídka společnosti CdI ve výši 69 milionů EUR, z toho 20 milionů EUR splatných předem a zbývající částka s odkladem na deset let (s úrokovou sazbou 1,5 %);

b) nabídka společnosti SNS ve výši 55,1 milionu EUR, z toho 30,1 milionu EUR splatných předem a zbývající částka s odkladem na osm let (s úrokovou sazbou 1,5 %).

([33]) Více informací o použití pojmu „část podniku“ v této souvislosti viz 32. bod odůvodnění.
([34]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino, Il Giornale di Sicilia, La Sicilia a La Gazzetta del Sud.
([35]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List a Tradewinds.
([36]) D.B. Real Estate 2 S.r.l.

(80) Společnost CdI byla založena společnostmi Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A. (dále jen „Mediterranea“), Davimar Eolia Navigazione S.r.l. (dále jen „Davimar“), Navigazione Generale Italiana S.p.A. ([37]) (dále jen „NGI“), Lauro.it S.p.A., Isolemar S.r.l. a Riccardo Sanges & C. S.r.l. ([38]) za účelem předložení nabídky v rámci zadávacího řízení. Společnost Mediterranea vlastnila 60 % podíl ve společnosti CdI ([39]). Zbývajících 40 % kapitálu společnosti CdI vlastnili soukromí akcionáři. Společnost Mediterranea se účastnila řízení týkajícího se prvního pokusu o privatizaci společnosti Tirrenia (viz 66. bod odůvodnění) a vlastnil ji region Sicílie (dále jen „Sicílie“) (43,02 %) a společnosti Lauro.it S.p.A. (34,36 %), Isolemar S.r.l. (14,61 %) a Acies S.r.l. (8,11 %).

(81) Společnost SNS byla založena společnostmi Ustica Lines S.p.A. ([40]) a Caronte & Tourist S.p.A. ([41]) (z nichž každá vlastnila 50 % podíl) za účelem podání nabídky v rámci zadávacího řízení.

(82) Dne 26. července 2011 v návaznosti na další žádosti o informace zaslané oběma uchazečům, u nichž byl termín poskytnutí informací stanoven na 18. července 2011, předložil finanční poradce pro toto řízení následující připomínky:

a) nabídka společnosti CdI byla v absolutním vyjádření vyšší než nabídka společnosti SNS, ale rizikový profil SNS byl nižší než rizikový profil CdI;

b) část kupní ceny nabídnutá jako záloha společností SNS, tj. 30,1 milionu EUR, byla plně kryta zárukami, zatímco část kupní ceny nabídnutá společností CdI, tj. 20 milionů EUR, byla kryta zárukami pouze částečně;

c) společnost SNS již schválila a provedla navýšení kapitálu o 25 milionů EUR ve srovnání s navýšením kapitálu o 12 milionů EUR, které bylo schváleno, avšak společnost CdI je provedla pouze částečně.

(83) Dne 3. srpna 2011 poskytla Sicílie bance Unicredit bezúplatně nepodmíněnou a neodvolatelnou protizáruku ve výši 40 milionů EUR. Tato protizáruka dokazuje, že banka Unicredit podmínila poskytnutí záruky ve výši 39 milionů EUR ve prospěch společnosti CdI poskytnutím protizáruky ve výši 40 milionů EUR ze strany Sicílie.

(84) Dne 5. srpna 2011 zaslala společnost CdI mimořádnému komisaři patronátní prohlášení vydané téhož dne bankou Unicredit, v němž se banka zavázala zaručit odložené splátky kupní ceny nabídnuté společností CdI až do výše 39 milionů EUR ([42]). Patronátní prohlášení banky Unicredit uvádí, že záruka podléhá následujícím podmínkám: 1) podpis kupní smlouvy týkající se části podniku Siremar ze strany CdI ve lhůtě do 31. prosince 2011 a 2) ověření pravomocí vrchního účetního regionu Sicílie vydat protizáruku.

(85) Finanční poradce a ostatní konzultanti zapojení do řízení potvrdili, že společnost CdI předložila dokumenty po uplynutí lhůty 18. července 2011 pro předložení dalších vysvětlení a listinných důkazů, a proto nebylo možné vzít je v úvahu. V důsledku toho dne 29. srpna 2011 dozorčí rada společnosti Siremar v mimořádné správě schválila zadání části podniku společnosti SNS a dne 1. září 2011 požádal mimořádný komisař příslušné ministerstvo o povolení tohoto zadání.

(86) Ve dnech 2., 6. a 7. září 2011 napsala Sicílie tomuto ministerstvu dopis, v němž zdůraznila, že společnost CdI nabídla nejvyšší cenu a že je částečně ve vlastnictví Sicílie, což je třeba považovat za dostatečnou záruku finanční stability. Sicílie rovněž zaslala přímo ministerstvu: patronátní prohlášení banky Unicredit, svou protizáruku a závěry právního poradenství potvrzující pravomoci vrchního účetního tuto protizáruku vydat. Dne 8. září 2011 požádalo ministerstvo mimořádného komisaře, aby poskytl další informace a vysvětlení ohledně informací předložených společností CdI, bez ohledu na zpoždění, s jakým byly dokumenty předloženy. Dne 22. září 2011 sdělil finanční poradce mimořádnému komisaři, že navzdory tomu, že společnost CdI nedodržela lhůty stanovené v rámci řízení, nová dokumentace značně snižuje rizikový profil společnosti CdI a díky této okolnosti nemůže být aktuální hodnota nabídky společnosti SNS v porovnání s nabídkou společnosti CdI již považována za výhodnější.

(87) Dne 26. září 2011 se ministerstvo dotázalo předsednictví rady, zda protizáruka za finanční závazky společnosti CdI poskytnutá Sicílií může vyvolat obavy ohledně státní podpory. Předsednictví rady potvrdilo, že vzhledem k tomu, že banka Unicredit podmínila své rozhodnutí poskytnout záruku tím, že Sicílie poskytne protizáruku, musí být protizáruka posouzena podle sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě záruk (dále jen „sdělení o zárukách“) ([43]).

([37]) V současné době je součástí skupiny Caronte & Tourist.
([38]) Následně změnila svůj název na Sicilia Occidentale Marittima S.r.l.
([39]) Následně se tato účast zvýšila na 65,32 %.
([40]) Dne 13. dubna 2016 změnila společnost Ustica Lines název na Liberty Lines.
([41]) Dne 1. září 2016 se společnost SNS rozdělila na společnost Caronte & Tourist, která provozuje trasy se službami kombinované dopravy podle nové úmluvy, a Liberty Lines, která provozuje trasy určené výlučně k přepravě cestujících podle nové úmluvy. V současnosti provozují obě tyto společnosti příslušné linky nezávisle na sobě, zatímco společnost SNS S.p.A., která se stala společností *SNS Società Consortile per Azioni*, funguje pouze jako koordinační centrum pro vztahy s italskými a sicilskými orgány.
([42]) Patronátní prohlášení spočívá v příslibu, že jakmile budou v budoucnu splněny určité podmínky, bude podepsána formální smlouva o záruce. Patronátní prohlášení banky Unicredit nicméně zavazuje jeho poskytovatele, a lze je tedy považovat za záruku ve smyslu předpisů týkajících se státních podpor.
([43]) Sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10).

(88) Dne 27. září 2011 požádal mimořádný komisař ministerstvo, aby schválilo zahájení fáze řízení. Po obdržení tohoto schválení vyzval finanční poradce dne 29. září 2011 společnosti CdI a SNS, aby do 13. října 2011 předložily nové a vylepšené závazné nabídky.

(89) Společnost CdI předložila novou a vylepšenou nabídku, která byla strukturována takto:

a) kupní cena ve výši 69,15 milionu EUR, z toho 34,65 milionu EUR splatných předem a zbývající část s odkladem (13,8 milionu EUR na konci třetího roku, 10,35 milionu EUR na konci šestého roku, 10,35 milionu EUR na konci osmého roku, s úrokovou sazbou 1,5 %);

b) jako záruka kupní ceny: patronátní prohlášení ze dne 12. října 2011 zaslané bankou Unicredit (závazek ručení za odložené platby nové kupní ceny nabídnuté společností CdI, tj. 34,5 milionu EUR); notářské ověření usnesení představenstva o navýšení kapitálu až na 21,48 milionu EUR (viz oddíl 2.3.3.4); dva dopisy společnosti MPS Capital Services, v nichž se tato společnost zavazuje financovat první tranši kupní ceny (až 20 milionů EUR) a prodloužit předchozí záruku ve výši 5 milionů EUR související s nabídkou ze dne 23. května 2011.

(90) Společnost SNS potvrdila nabídku, kterou předložila dne 23. května 2011.

(91) Dne 13. října 2011 mimořádná správa a její poradci zjistili, že nabídka společnosti CdI je v souladu s hodnotou části podniku, kterou stanovila společnost Banca Profilo, a že je finančně výhodnější než nabídka předložená společností SNS. Podnikatelský plán připojený k nabídce společnosti CdI navíc splňoval požadavky a poskytoval dostatečné důkazy o tom, že společnost CdI byla schopna zajistit kontinuitu veřejných služeb námořní dopravy. Z tohoto důvodu mimořádný komisař požádal ministerstvo, aby rozhodlo o zadání zakázky společnosti CdI.

(92) Dne 14. října 2011 vydala rada pro dohled kladné stanovisko a ministerstvo povolilo zadání zakázky společnosti CdI.

(93) Dne 20. října 2011 podepsali mimořádný komisař společnosti Siremar a společnost CdI kupní smlouvu týkající se části podniku Siremar. Dne 22. listopadu 2011 však společnost SNS napadla rozhodnutí mimořádného komisaře o zadání části podniku společnosti CdI u *Regionálního správního soudu* (Tribunale Amministrativo Regionale) pro Lazio.

(94) Dne 7. června 2012 Regionální správní soud pro Lazio rozhodl, že protizáruka poskytnutá Sicílií ve prospěch banky Unicredit pokrývající část kupní ceny nabídnuté společností CdI představuje státní podporu bez ohledu na to, zda byla uplatněna nebo odvolána (dále jen „rozhodnutí č. 5172/2012“). Regionální správní soud řízení o prodeji části podniku Siremar částečně zrušil ([44]).

(95) Společnost Mediterranea napadla toto rozhodnutí u Státní rady (*Consiglio di Stato*). Předběžným rozhodnutím ze dne 18. července 2012 pozastavila Státní rada výkon rozhodnutí č. 5172/2012 (aniž by rozhodla o skutkové podstatě odvolání). V důsledku toho společnost CdI podepsala dne 30. července 2012 novou úmluvu týkající se poskytování veřejných služeb a dne 1. srpna převedl mimořádný komisař část podniku Siremar na společnost CdI.

(96) Dne 7. února 2014 rozhodla Státní rada o skutkové podstatě odvolání podaného společností Mediterranea a dospěla k závěru, že protizáruka poskytnutá Sicílií nebyla v souladu se zásadami transparentnosti a zákazu diskriminace stanovenými vnitrostátními právními předpisy (dále jen „rozhodnutí č. 592/14“). Ve svém rozhodnutí Státní rada konstatovala, že protizáruka narušila plnou účinnost zásady zákazu diskriminace mezi oběma účastníky zadávacího řízení, a proto prohlásila zadání části podniku Siremar za částečně zrušené (zrušením aktu, kterým byla zakázka přidělena společnosti CdI). Záruka poskytnutá bankou Unicredit byla ve skutečnosti podmíněna poskytnutím protizáruky ze strany Sicílie, ačkoli záruka protizáruku výslovně nezmiňovala (viz oddíl 2.3.3.5).

(97) Kupní smlouva podepsaná společností CdI a italským státem v návaznosti na zadávací řízení nebyla rozhodnutím Státní rady zrušena. Státní rada zrušila zadání jako správní akt, ale nezrušila kupní smlouvu, ani novou úmluvu, které byly občanskoprávními smlouvami. Společnost CdI proto i nadále provozovala veřejné služby, jak je stanoveno v nové úmluvě ([45]).

(98) Dne 9. února 2015 rozhodl na žádost italských orgánů a společnosti SNS Krajský správní soud pro Lazio o výkladu svého předchozího rozhodnutí z června 2012 a o rozhodnutí z února 2014 vydaného Státní radou (dále jen „rozhodnutí č. 2351/15“). Ve svém rozhodnutí Krajský správní soud pro Lazio uvedl, že poslední fáze

([44]) Rozhodnutí č. 5172/2012 zejména zrušilo povolení udělené ministerstvem mimořádnému komisaři týkající se zadání části podniku společnosti CdI.

([45]) Společnost CdI rovněž napadla rozhodnutí č. 592/14, a to jak v souvislosti se zrušením ze strany Státní rady (zamítnuto dne 4. července 2014), tak zrušením ze strany Kasačního soudu (zamítnuto dne 12. ledna 2016; rozsudek byl vyhlášení dne 4. února 2016).

prodeje společnosti Siremar, a to od 29. září 2011 dále, musí být provedena znovu ([46]). Regionální správní soud pro Lazio potvrdil, že společnost CdI musí být z této nové fáze řízení vyloučena. Regionální správní soud pro Lazio rovněž rozhodl, že Ministerstvo hospodářství musí přijmout nezbytná opatření, aby umožnilo opětovné provedení řízení ve lhůtě 120 dnů ode dne rozsudku.

(99) Pro účely použití rozsudku Regionálního správního soudu pro Lazio společnost Siremar v mimořádné správě:

— vyloučila nabídku společnosti CdI z řízení,

— ověřila, že nabídka společnosti SNS ze dne 23. května 2011 ve výši 55,1 milionu EUR je stále platná (tato skutečnost byla potvrzena společností SNS dne 19. ledna 2016),

— ověřila, že nabídka společnosti SNS splňuje nezbytné požadavky, pokud jde o poskytování veřejných služeb, jakož i použitelné právní předpisy,

— ověřila hodnotu aktiv prostřednictvím nové zprávy zadané společnosti Ecorys (dále jen „druhá zpráva společnosti Ecorys“), v níž byla odhadnuta hodnota 34,4–39,9 milionu EUR (viz 122. bod odůvodnění),

— ukončila kupní smlouvu týkající se části podniku uzavřenou se společností CdI a převedla dluh ve výši 37,1 milionu EUR, který již společnost CdI zaplatila, na společnost SNS ([47]),

— poté, co dne 6. dubna 2016 obdržela od ministerstva povolení, zadala dne 11. dubna 2016 část podniku společnosti SNS.

(100) Téhož dne podepsaly společnost SNS a Ministerstvo dopravy novou úmluvu.

2.3.3.3. Kupní smlouva uzavřená se společností SNS

(101) Kupní smlouva mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností SNS vymezuje převedenou část podniku Siremar jako část podniku vyhrazenou pro poskytování služeb námořní dopravy v rámci platných závazků veřejné služby ([48]). Zejména v článku 4 se stanoví, že aktiva části podniku jsou uvedena v příloze a zahrnují veškerý nehmotný ([49]) a hmotný ([50]) majetek, který společnost používá při plnění závazků veřejné služby.

(102) Podle článku 5 kupní smlouvy je kupní cena ve výši 55,1 milionu EUR splatná takto:

a) 37,1 milionu EUR od podpisu kupní smlouvy (převodem povinnosti navrácení vůči společnosti CdI);

b) zbývající částka se odkládá takto s úrokovou sazbou 1,5 %: 9 milionů EUR, po 72 měsících; 9 milionů EUR, po 96 měsících.

(103) V čl. 7 odst. 6 písm. d) kupní smlouvy se stanoví, že nabyvatel je v souladu s čl. 4 odst. 4-quarter nařízení s mocí zákona č. 347/2003 schopen zajistit kontinuitu služeb ve střednědobém horizontu.

(104) V čl. 7 odst. 9 kupní smlouvy se stanoví, že nabyvatel předloží nové pracovní nabídky všem administrativním pracovníkům a členům posádky najatým pro plnění závazků veřejné služby, a to s přihlédnutím k získaným kvalifikacím a/nebo rovnocennosti popisů pracovních míst, jakož i případným smlouvám s odbory. Tento článek taktéž stanoví, že v souladu s čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999 musí nabyvatel rovněž upustit od nedisciplinárního propouštění po dobu dvou let (dále jen „podmínka týkající se pracovní síly“). Podle čl. 7 odst. 11 a 12 kupní smlouvy musí nabyvatel prodávajícího pravidelně informovat o dodržování těchto povinností a pro případ jejich porušení stanovit finanční sankce ve značné výši.

(105) V čl. 8 odst. 12 kupní smlouvy se uvádí, že v souladu s čl. 63 odst. 5 legislativního nařízení č. 270/1999 není nový majitel povinen splatit dluhy, které společnosti Siremar vznikly před převodem části podniku.

([46]) Jedná se o datum, kdy finanční poradce vyzval společnosti CdI a SNS k předložení konečné vyšší nabídky v návaznosti na přijetí záruky (a protizáruky), kterou předložila společnost CdI dne 5. srpna 2011, společností Siremar v mimořádné správě (viz 88. bod odůvodnění).

([47]) 34,6 milionu EUR plus úroky a inflace.

([48]) Předchozí kupní smlouva uzavřená mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a CdI obsahovala velmi podobná ustanovení a podmínky. Většina rozdílů mezi smlouvami vyplývá z odlišných souvislostí převodu, zejména z rozdílnosti ceny a načasování.

([49]) Patentová práva a práva duševního vlastnictví; koncese, licence, ochranné známky a podobná práva; jiná nehmotná aktiva.

([50]) Systémy a strojní zařízení; průmyslová a obchodní zařízení; jiná hmotná aktiva.

2.3.3.4. Navýšení kapitálu

(106) Dne 13. října 2011 se akcionáři společnosti CdI zavázali navýšit svůj kapitál na 21 480 236 EUR. Dne 3. února 2012 provedla společnost Mediterranea, majoritní akcionář s více než 60 % akcií společnosti CdI, navýšení kapitálu, což znamenalo, že Sicílie již nebyla většinovým akcionářem, jelikož její podíl klesl přibližně na 43 %.

(107) K navýšení kapitálu společnosti CdI došlo, zatímco byla Sicílie většinovým akcionářem společnosti Mediterranea, která v té době byla (a stále je) většinovým akcionářem společnosti CdI. Cílem navýšení kapitálu bylo nabytí části podniku Siremar a plnění nové úmluvy.

2.3.3.5. Protizáruka

(108) Během privatizace vydala Sicílie protizáruku ve prospěch banky Unicredit.

(109) Zaprvé dne 3. srpna 2011, jak je popsáno v 83. bodě odůvodnění, vydala Sicílie protizáruku ve prospěch banky Unicredit, která této společnosti umožnila o dva dny později předložit první patronátní prohlášení a zavázat se, že bude ručit za odložené splátky kupní ceny nabídnuté společností CdI (tj. 39 milionů EUR). Uvedené prohlášení výslovně podmínilo platnost záruky platností protizáruky Sicílie.

(110) Zadruhé dne 7. října 2011 Sicílie v pozdější fázi řízení potvrdila, že je připravena poskytnout protizáruku za odložené platby nové kupní ceny až do výše 34,6 milionu EUR. Dne 12. října 2011 Sicílie změnila protizáruku ze dne 3. srpna 2011 a za platby ručila až do výše 36 milionů EUR. Téhož dne zaslala banka Unicredit druhé patronátní prohlášení, které bylo součástí vítězné nabídky společnosti CdI uvedené v 89. bodě odůvodnění, aniž by uvedla, že protizáruka Sicílie, v pozměněné podobě, je stále platná.

(111) Dne 20. listopadu 2011 byla protizáruka Sicílie nahrazena protizárukou všech akcionářů společnosti CdI. Dne 31. ledna 2012 zaslala Sicílie společnosti Siremar v mimořádné správě dopis, v němž uvedla, že protizáruku ze dne 12. října 2011 je třeba považovat za odvolanou. Dne 3. února 2012 vydala banka Unicredit směnku potvrzující, že její záruka týkající se odložených splátek kupní ceny nepodléhá protizáruce vydané Sicílií.

2.3.3.6. Studie společnosti Banca Profilo

(112) Jak bylo popsáno výše (viz 78. bod odůvodnění), ministr hospodářského rozvoje jmenoval společnost Banca Profilo nezávislým znalcem, který byl pověřen oceněním části podniku Siremar podle čl. 4 odst. 4-quarter Marzanova zákona. Dne 8. března 2011 předložila společnost Banca Profilo zprávu, v níž popsala použité metody ocenění a použité údaje, což zahrnovalo i podnikatelský plán společnosti Siremar na období 2011–2022. Tato zpráva obsahovala odhadované rozpětí hodnot části podniku Siremar.

(113) Ocenění provedená společností Banca Profilo se zakládají na řadě předpokladů, zejména na předpokladu, že nová smlouva o veřejných službách bude platit do konce doby platnosti, a v důsledku toho obdrží část podniku Siremar vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb v oblasti námořní dopravy na trasách stanovených ve zmíněné smlouvě. Ve své zprávě o ocenění používá společnost Banca Profilo „diskontovaný peněžní tok“ a „přidanou ekonomickou hodnotu“ jako hlavní metody a metodu tržních násobků a „ekvivalenční metodu“ jako pomocné metody pro účely kontroly.

(114) V souvislosti s metodikou diskontovaných peněžních toků bere společnost Banca Profilo v úvahu následující aspekty: i) peněžní toky vytvořené do data skončení platnosti nové úmluvy; ii) likvidační hodnotu části podniku Siremar v době uplynutí platnosti nové úmluvy za předpokladu, že po tomto datu nebude možné pokračovat v činnosti. Ve smyslu metodiky ekonomické přidané hodnoty společnost Banca Profilo hodnotí: i) upravenou účetní hodnotu; ii) záporný goodwill/goodwill, iii) likvidační hodnotu části podniku Siremar ke dni uplynutí platnosti nové úmluvy. Toto ocenění vychází z údajů vyvozených z podnikatelského plánu společnosti a výpočtů provedených společností Banca Profilo.

(115) Co se týká pomocných metod, tyto metody zahrnovaly níže uvedené prvky. Analýza tržních násobků je založena na výpočtech společnosti Banca Profilo provedených za použití údajů společnosti Bloomberg pro devět srovnatelných společností námořní dopravy. Ekvivalenční metoda spočívá ve stanovení čisté hodnoty aktiv vykázaných v rozvaze, avšak s určitými úpravami aktiv a pasiv a s přičtením odhadované hodnoty nehmotných aktiv.

(116) Společnost Banca Profilo dospěla k závěru, že hodnota části podniku Siremar v okamžiku jeho ocenění se pohybovala v rozmezí 55 milionů EUR až 61 milionu EUR. V důsledku toho měla být minimální cena pro společnost Siremar stanovena na 55 milionů EUR.

2.3.3.7. První zpráva společnosti Ecorys a druhá zpráva společnosti Ecorys

(117) V průběhu šetření Komise pověřila společnost Ecorys, aby stanovila tržní hodnotu části podniku Siremar. Konzultant byl požádán, aby: i) stanovil tržní hodnotu části podniku Siremar ve spojení s novou úmluvou, ii) stanovil tržní cenu části podniku bez souvisejících podmínek, a iii) určil, zda podmínka týkající se pracovní síly nesnížila kupní cenu.

(118) Ke stanovení hodnoty části podniku Siremar ve spojení s novou úmluvou použila první zpráva společnosti Ecorys stejné hlavní metody, jaké použila i Banca Profilo. Společnost Ecorys použila zejména metody diskontovaného peněžního toku a přidané ekonomické hodnoty.

(119) Společnost Ecorys především dospěla k závěru, že pokud by část podniku Siremar byla prodána bez jakýchkoli podmínek, a zejména pokud by neexistovala nová smlouva o veřejných službách, společnost by byla prodána za svou likvidační hodnotu ([51]), tj. za cenu o 0,3 milionu EUR nižší. Společnost Ecorys poznamenala, že tato likvidační hodnota je záporná, a uvedla, že okamžitá likvidace (v praxi prodej plavidel) tedy není pro subjekt v tržním hospodářství životaschopnou alternativou. Společnost Ecorys založila tento závěr na úvaze, že bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by část podniku Siremar nemohla být nadále zisková. Společnost Ecorys charakterizovala trasy, které společnosti Tirrenia a Siremar provozují v rámci veřejné služby, jako „*silně ztrátové činnosti vyznačující se nízkým počtem cestujících, které jsou zcela závislé na financování na základě úmluv*“. Společnost Ecorys se dále „*domnívala, že „možnost změny kvality služeb a větší prostor při stanovování cen jízdenek nepředstavují dostatečné podmínky k zajištění hospodářské životaschopnosti těchto tras z obchodního hlediska*“.

(120) Zadruhé za účelem posouzení části podniku Siremar ve spojení s novou úmluvou vycházela společnost Ecorys z toho, že nová úmluva nebude od data ukončení platnosti prodloužena, a společnost Siremar bude tudíž zlikvidována ([52]). Na tomto základě společnost Ecorys určila, že minimální tržní hodnota části podniku Siremar, který má být prodán, činí 57 milionů EUR (tj. téměř o 5 % více, než kolik činí ocenění provedené společností Banca Profilo).

(121) Zatřetí společnost Ecorys porovnala počet zaměstnanců části podniku Tirrenia a části podniku Siremar s počtem zaměstnanců řady srovnatelných společností provozujících trajektovou dopravu a dospěla k závěru, že počet zaměstnanců společnosti Siremar a struktura osobních nákladů jsou „*podobné jako u srovnatelných společností s odkazem na podíl nákladů práce na celkových příjmech* ([53]) *a poměr nákladů práce a počtu zaměstnanců*“ ([54]). Na tomto základě dospěla společnost Ecorys k závěru, že neexistují prvky prokazující, že podmínka týkající se pracovních sil měla významný dopad na hodnotu části podniku Siremar.

(122) Jak je vysvětleno v 99. bodě odůvodnění, Itálie rovněž zadala druhou zprávu společnosti Ecorys před dokončením procesu prodeje se společností SNS, aby ověřila, zda nová nabídka společnosti SNS odráží tržní hodnotu části podniku související se smlouvou o veřejných službách, a to dne 31. srpna 2015. Druhá zpráva společnosti Ecorys ze dne 28. října 2015 použila metodu diskontovaných peněžních toků jako hlavní nástroj oceňování a ekvivalenční metodu, aby ověřila spolehlivost závěrů. Nový odhad společnosti Ecorys založený na metodě diskontovaných peněžních toků činil 34,4 milionu EUR za předpokladu, že nová úmluva zůstane v platnosti do 31. července 2024. Pokud by nová úmluva byla prodloužena do 31. července 2026, činila by odhadovaná hodnota části podniku Siremar 35,7 milionu EUR. Ekvivalenční metoda vedla k odhadu ve výši 39,9 milionu EUR.

(123) V neposlední řadě byla tato zpráva doplněna srovnáním mezi dvěma podnikatelskými plány vypracovanými společností SNS: první plán týkající se období 2011–2022 vypracovaný v květnu 2011 a druhý plán vztahující se na období 2016–2027, který byl vypracován v únoru 2016. Společnost Ecorys dospěla k závěru, že tyto dva plány nebyly ve svých předpokladech totožné a nezahrnovaly stejnou míru podrobnosti (např. druhý podnikatelský plán neobsahoval seznam tras a četností). Mezi plány byly zejména tyto hlavní rozdíly: předpoklady týkající se používání flotily, odpisů, osobních nákladů a použití předchozích údajů poskytnutých společností CdI, které nebyly v prvním podnikatelském plánu k dispozici. Společnost Ecorys rovněž vypracovala jednostránkové posouzení a italským orgánům potvrdila vnitřní logiku druhého podnikatelského plánu společnosti SNS na období 2016–2027.

([51]) Společnost Ecorys vypočítala tuto hodnotu jako rozdíl mezi náklady vzniklými v souvislosti s propuštěním všech zaměstnanců a upravenou čistou hodnotou aktiv části podniku Siremar. Tato analýza vedla k odhadu likvidační hodnoty aktiv společnosti Siremar ve výši – 0,3 milionu EUR; Náklady na odstupné ve výši 36,6 milionu EUR byly vyšší než tržní hodnota upravených čistých aktiv.

([52]) Společnost Ecorys podotkla, že ačkoli takovéto prodloužení nelze vyloučit, je z důvodu nejistoty a nedostatku spolehlivých informací ohledně podmínek případného budoucího prodloužení přiměřené stanovit hodnotu části podniku Siremar bez ohledu na možné budoucí prodloužení režimu veřejných služeb.

([53]) Společnost Ecorys má za to, že tento poměr udává, zda mají náklady práce významný vliv na rozpočet části podniku Siremar v porovnání s obdobnými společnostmi.

([54]) Společnost Ecorys usuzuje, že tento poměr udává, zda nejsou náklady práce části podniku Siremar v porovnání s podobnými společnostmi nepřiměřené.

2.3.4. *Nová úmluva*

2.3.4.1. P ř í j e m c e

(124) Společnost CdI nejprve získala část podniku Siremar a dne 30. července 2012 podepsala novou úmluvu o provozování námořních tras. Následně dne 11. dubna 2016 společnost SNS nahradila společnost CdI a začala provozovat stejné trasy.

2.3.4.2. T r a s y

(125) Podle nové úmluvy měly společnost CdI a následně společnost SNS poskytovat služby osobní a nákladní dopravy na dvaceti trasách námořní kabotáže rozdělených do pěti seskupení, někdy s různou četností a/nebo různými trasami v hlavní sezóně a mimo sezónu ([55]) (viz Tabella 3).

Trajektové spoje (kombinovaná doprava)	Spoje osobní dopravy (rychlé lodi)
Seskupení Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol	
C/1: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Panarea – Ginostra – Stromboli – Neapol a zpět (celoročně, dva spoje týdně) C/2: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Salina a zpět (celoročně, každodenní spoj, mimo sezónu se služba neposkytuje v neděli) C/3: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Panarea – Ginostra – Stromboli a zpět (celoročně, dva spoje týdně) C/4: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Rinella – Filicudi – Alicudi a zpět (celoročně, pět spojů týdně v hlavní sezóně a čtyři spoje týdně mimo sezónu) C/6: Lipari –Vulcano – Milazzo a zpět (celoročně, každodenní spoj)	ALC/2: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Salina a zpět (celoročně, alespoň jeden spoj denně) ALC/3: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Panarea – Ginostra – Stromboli a zpět (celoročně, alespoň jeden spoj denně) ALC/4: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Rinella – Filicudi – Alicudi a zpět (celoročně, alespoň jeden spoj denně) ALC/6: Lipari –Vulcano – Milazzo a zpět (celoročně, každodenní spoj) ALC/2 BIS: Lipari – Rinella – Salina – Lipari (celoročně, čtyři spoje týdně v hlavní sezóně, tři spoje týdně a jeden každodenní spoj až na ostrov Salina mimo sezónu)
Seskupení Palermo – Ustica	
D/1: Palermo – Ustica a zpět (celoročně, každodenní spoj)	ALD/1: Ustica – Palermo a zpět (celoročně, alespoň jeden spoj denně)
Seskupení Trapani – Egadské ostrovy	
D/2: Trapani – Favignana – Levanzo – Marettimo a zpět (celoročně, alespoň jeden spoj denně) D/3: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (celoročně, dva spoje denně v hlavní sezóně, dvanáct spojů týdně a menší četnost na ostrov Levanzo mimo sezónu)	ALD/2: Trapani – Favignana – Levanzo – Marettimo a zpět (celoročně, dva spoje denně) ALD/3: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (celoročně, alespoň jeden spoj denně ALD/2 BIS: Marettimo – Levanzo – Favignana – Trapani a zpět (celoročně, alespoň jeden spoj denně) ALD/3 BIS: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (celoročně, alespoň dva spoje denně))

([55]) V tomto rozhodnutí se pojmem „hlavní sezóna“ rozumí letní období, zatímco pojem „mimo sezónu“ označuje mnohem delší období pokrývající zbytek roku.

Trajektové spoje (kombinovaná doprava)	Spoje osobní dopravy (rychlé lodi)
Seskupení Trapani – Pantelleria	
D/4: Trapani – Pantelleria a zpět (celoročně, jeden spoj denně v hlavní sezóně, šest spojů týdně mimo sezónu)	
Seskupení Porto Empedocle – Pelagické ostrovy	
D/5: Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa a zpět (celoročně, šest spojů týdně)	

Tabulka 3 – Trasy provozované společností CdI a následně společností SNS v rámci nové úmluvy

(126) Příloha A nové úmluvy uvádí podrobnosti o způsobu provozování jednotlivých tras uvedených v tabulce 3 (např. typ plavidel a sezónní četnost). Jízdné účtované uživatelům navíc nemůže překročit limity stanovené v článku 6 nové úmluvy a specifikované v téže příloze A.

2.3.4.3. Doba trvání

(127) Jak nová úmluva podepsaná mezi Sicílií a společností CdI, tak úmluva mezi Sicílií a společností SNS se uzavírají na dobu dvanácti let. Smlouva se společností SNS vstoupila v platnost dne 12. dubna 2016 a její platnost skončí dne 11. dubna 2028.

2.3.4.4. Závazky veřejné služby

(128) Uložené závazky veřejné služby se týkají námořních spojů, které mají být provozovány (viz 125. bod odůvodnění), typu a kapacity plavidel přidělených na příslušné provozované námořní trasy, dostupnosti náhradního plavidla k zajištění kontinuity služby, četnosti služby a maximálního jízdného účtovaného uživatelům na jednotlivých trasách.

2.3.4.5. Vyrovnávací platba

(129) Roční vyrovnávací platba, kterou musí podnik pověřený plněním závazků veřejné služby uvedených v nové úmluvě obdržet, je zákonem omezena na 55 694 895 EUR. Výše vyrovnávací platby musí být stanovena postupem uvedeným v rozhodnutí výboru CIPE (viz 48. až 58. bod odůvodnění). Vyrovnávací platba byla oběma společnostem vyplacena takto:

	Vyrovnávací platba vyplacená společnosti CdI	Vyrovnávací platba vyplacená společnosti SNS
2012	23 346 079 EUR (srpen–prosinec)	—
2013	55 694 895 EUR	—
2014	55 694 895 EUR	—
2015	55 694 895 EUR	—
2016	15 397 836 EUR	40 297 059 EUR
2017	—	55 694 895 EUR
2018	—	55 694 895 EUR
2019	—	55 694 895 EUR

Tabulka 4 – Vyrovnávací platba 2012–2019

(130) Článek 8 nové úmluvy umožňuje pravidelný přezkum rozsahu dotovaných činností co tři roky k ověření finanční nerovnováhy. Článek 9 nové úmluvy rovněž stanoví, že za velmi konkrétních okolností neočekávaných a strukturálních změn příjmů nebo nákladů, a každopádně teprve po prvním roce každého tříletého období, mohou strany zahájit tento přezkum dříve.

2.3.5. *Přednost v přístavu*

(131) V čl. 19-ter odst. 21 nařízení s mocí zákona č. 135/2009 se stanoví, že k zajištění územní kontinuity s ostrovy a s ohledem na závazky veřejné služby si společnosti bývalé skupiny Tirrenia včetně společnosti Siremar zachovají již přidělená kotviště a přednost při přidělování nových kotvišť v souladu s postupy přístavních a námořních orgánů zakotvenými v zákoně č. 84 ze dne 28. ledna 1994 a italském zákoníku o letecké a lodní dopravě.

2.3.6. *Opatření stanovená zákonem z roku 2010*

(132) Zákon z roku 2010 stanovil možnost podniků bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Siremar, dočasně použít finanční prostředky, které již byly přislíbeny na vylepšení a modernizaci flotily ([56]), k uspokojení naléhavých potřeb likvidity. K financování modernizace celé skupiny Tirrenia byla konkrétně vyčleněna částka ve výši 23 750 000 EUR s využitím dvou úvěrových linek, z nichž 7 215 800 EUR bylo přiděleno společnosti Siremar ([57]). Společnosti bývalé skupiny Tirrenia, které tyto prostředky využily pro účely likvidity, byly povinny je vrátit v pozdější fázi, aby bylo možné provést nezbytné opravy plavidel. Tato modernizace byla nezbytná ke splnění nových mezinárodních bezpečnostních norem zavedených v návaznosti na Stockholmskou úmluvu z roku 1996 ([58]).

(133) Zákon z roku 2010 rovněž stanovil toto:

a) původní úmluvy se prodlužují od 1. října 2010 až do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 31. bod odůvodnění);

b) článek 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135/2009, který byl se změnami přeměněn na zákon z roku 2009, se mění vložením odstavce 24-bis, podle kterého se osvobození od daně vztahuje na všechny úřední úkony a transakce ve smyslu čl. 19-ter odst. 1 až 15 nařízení s mocí zákona č. 135/2009. Tyto odstavce se týkají liberalizace odvětví námořní kabotáže prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia;

c) k zajištění kontinuity veřejné služby a na podporu procesu privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia mohou dotyčné regiony využít prostředky z programu „Fondo Aree Sottoutilizzate“ (dále jen „fond FAS“) ([59]) podle rozhodnutí výboru CIPE ([60]) č. 1/2009 ze dne 6. března 2009.

2.4. **Řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609**

(134) Na základě dřívějších výměn mezi útvary Komise a italskými orgány zaslal generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu dne 19. prosince 2008 Itálii žádost o informace. Tato žádost se týkala mimo jiné přehledu tras v rámci veřejné služby provozovaných v té době a veřejných služeb, které Itálie předpokládala podle navrhovaných nových úmluv. Itálie byla rovněž vyzvána, aby poskytla více informací o plánech privatizace skupiny Tirrenia.

(135) Dopisem ze dne 28. dubna 2009 zaslaly italské orgány podrobnou odpověď:

— uvedly, že prodloužení původních úmluv do 31. prosince 2009 bylo nezbytné k dosažení liberalizace odvětví námořní kabotáže v Itálii prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia,

— připomněly, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby udělená skupině Tirrenia byla nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy prostřednictvím námořních spojení, jež nebyla uspokojivě zajištěna soukromými provozovateli přítomnými na trhu,

([56]) Jak stanoví čl. 19 odst. 13-bis nařízení s mocí zákona č. 78/2009, přeměněného na zákon č. 102/2009 (dále jen „zákon č. 102/2009“), a čl. 19-ter odst. 19 nařízení s mocí zákona č. 135/2009.

([57]) Veškeré finanční prostředky (tj. 7 000 000 EUR) poskytnuté podle čl. 19-ter odst. 19 nařízení s mocí zákona č. 135/2009 a částka ve výši 16 750 000 EUR získaná z finančních prostředků poskytnutých podle zákona č. 102/2009.

([58]) Tyto bezpečnostní normy jsou obsaženy ve směrnici Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998, provedené v italském právním řádu legislativním nařízením č. 45 ze dne 4. února 2000, ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/24/ES ze dne 14. dubna 2003, provedené v italském právním řádu legislativním nařízením č. 52 ze dne 8. března 2005, a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES, provedené v italském právním řádu legislativním nařízením č. 65 ze dne 14. března 2005.

([59]) Fond FAS je vnitrostátní fond, který podporuje provádění italské regionální politiky.

([60]) Úřední věstník Italské republiky č. 137 ze dne 16. června 2009.

— zdůraznily, že dne 10. března 2009 byl dokončen důkladný proces racionalizace tras. Tento proces zohledňoval příslušné významné sociální aspekty, aspekty zaměstnanosti a hospodářské aspekty, jakož i potřebu zajištění základních spojů k zachování územní kontinuity, a zahrnoval konzultace se šesti dotčenými regiony. Tato racionalizace povede k snížení čistých nákladů na veřejnou službu přibližně o 66 milionů EUR a k propuštění přibližně 600 členů posádky zaměstnaných na plavidlech společností skupiny Tirrenia. Itálie rovněž připomněla, že racionalizace v roce 2009 doplňovala předchozí úsilí (v letech 2004, 2006 a 2008) o omezení služeb poskytovaných skupinou Tirrenia,

— vysvětlily, že cíle procesu racionalizace zahrnovaly: i) zachování potřebných spojů k zajištění územní kontinuity mezi ostrovy a regiony a ochrana práva na zdraví, studium a mobilitu; ii) racionalizace spojů v případě, že soukromí provozovatelé zajišťovali stejné spoje ve stejném časovém období s podobnými zárukami týkajícími se kvality a kontinuity, a iii) racionalizace spojů v hlavní sezóně a vysokorychlostních prostředků zajišťujících výhradně přepravu osob,

— poskytly přehled tras provozovaných společnostmi skupiny Tirrenia v roce 2008 a omezeného počtu tras, které budou společnosti skupiny Tirrenia provozovat v roce 2009. Podle italských orgánů budou posledně uvedené trasy tvořit základ nových úmluv, jež mají být uzavřeny s novými vlastníky společností skupiny Tirrenia.

(136) Dne 21. prosince 2009 zaslal generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu italským orgánům dopis, v němž mimo jiné konstatoval, že:

— v souvislosti se zásadní restrukturalizací odvětví námořní kabotáže v Itálii a s ohledem na značný sociální dopad, jenž by podle Itálie mělo uskutečnění zadávacích řízení pouze na základě smlouvy o veřejných službách, bylo v zásadě a výjimečně přípustné uspořádat zadávací řízení za účelem zadání těchto smluv společnostem lodní dopravy, aby bylo zajištěno splnění kritéria nediskriminace mezi evropskými majiteli lodí podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ([61]) (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“),

— vyrovnávací platba za závazek veřejné služby musela být omezena na linky, na nichž je nepřetržitá přítomnost ostatních provozovatelů během celého roku omezená, a tudíž nejsou uspokojivě řešeny potřeby trhu. V tomto ohledu byla požadována vysvětlení týkající se selhání trhu na některých trasách provozovaných společnostmi Tirrenia a Caremar. V dopise se také uvádělo, že pouhé zařazení vnitrostátních (a nikoli mezinárodních) linek do smlouvy o veřejných službách mohlo být odůvodněno na základě cíle územní kontinuity,

— platnost smluv skupiny Tirrenia týkajících se veřejné služby skončila dne 31. prosince 2008 a privatizace, kterou Itálie plánovala, může trvat déle, než se předpokládalo. V dopise se proto poukazovalo na možnost zaslání výzvy kvůli nesprávnému provádění nařízení o námořní kabotáži.

(137) Na dopis útvarů Komise ze dne 21. prosince 2009 odpověděly italské orgány dne 22. ledna 2010:

— vzaly na vědomí, že Komise v zásadě souhlasila s navrhovaným přístupem při privatizaci skupiny Tirrenia spolu s novými zakázkami na veřejné služby,

— poskytly vysvětlení ohledně tras, pro které Komise vznesla řadu otázek,

— zmínily, že výzva k vyjádření zájmu o prodej společnosti Tirrenia (včetně společnosti Siremar) byla zveřejněna dne 23. prosince 2009. Itálie uvedla, že má v úmyslu dokončit privatizaci celé skupiny Tirrenia do 30. září 2010,

— požádaly Komisi o výslovné potvrzení toho, že jsou argumenty předložené s ohledem na selhání trhu dostatečné.

(138) Dne 29. ledna 2010 ([62]) zaslala Komise výzvu týkající se nesprávného provádění nařízení o námořní kabotáži. V uvedené výzvě Komise připomněla, že toto nařízení stanoví, že pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, musí tak činit na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí. Podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži mohou stávající zakázky na veřejné služby zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Komise však podotkla, že společnosti skupiny Tirrenia

([61]) Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7.12.1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), Úř. věst. L 364, 12.12.1992. Komise podotýká, že nařízení o námořní kabotáži nevyžaduje, aby členské státy privatizovaly své společnosti námořní dopravy, nýbrž pouze liberalizovaly tento konkrétní trh.

([62]) Výzva byla přijata dne 28. ledna 2010, Itálii však byla oznámena teprve následující den.

provozovaly služby námořní dopravy i po skončení platnosti příslušných smluv o veřejných službách (původních úmluv). Platnost těchto úmluv měla konkrétně skončit na konci roku 2008, Itálie je však opakovaně prodlužovala. Komise proto italské orgány vyzvala k podání připomínek.

(139) Generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu odpověděl na dopis italských orgánů ze dne 22. ledna 2010 rovněž dne 29. ledna 2010. Generální ředitel uvedl, že odůvodnění týkající se tras provozovaných společností Tirrenia postačovala ke stažení dříve vyjádřených výhrad. Generální ředitel rovněž hodnotil kladně, že na základě jeho dřívější žádosti zrušila Itálie v návrhu nové úmluvy, pokud jde o společnost Tirrenia, mezinárodní spojení. Co se týká otázek souvisejících s trasami, které provozuje společnost Caremar, za dostatečné se považovalo pouze odůvodnění týkající se některých těchto tras. Itálie byla proto požádána o další vysvětlení ohledně některých tras společnosti Caremar. Generální ředitel připomněl, že zakázky na veřejné služby mohou zahrnovat pouze trasy, u nichž existuje selhání trhu. Generální ředitel zdůraznil, že jeho odpověď se týká pouze dodržování nařízení o námořní kabotáži, a nikoli otázek státní podpory.

(140) Na výzvu Komise ze dne 29. ledna 2010 odpověděly italské orgány dne 29. března 2010:

— připomněly, že útvary Komise ve svém dopise ze dne 21. prosince 2009 (viz 136. bod odůvodnění) v zásadě souhlasily s privatizací skupiny Tirrenia prostřednictvím spojení společností s novými smlouvami o veřejných službách,

— poznamenaly, že prodloužení původních úmluv bylo odůvodněno pouze nutností zajistit kontinuitu provozování veřejné služby námořní dopravy do dokončení příslušných procesů privatizace,

— potvrdily svůj záměr provést proces privatizace do 30. září 2010, aby bylo k tomuto dni liberalizováno odvětví námořní kabotáže,

— poskytly přehled procesu privatizace společnosti Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Itálie zejména uvedla, že po zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu podalo devatenáct subjektů dne 19. února 2010 šestnáct vyjádření zájmu. V rámci fáze hloubkové kontroly byla dne 22. března 2010 otevřena datová místnost, která měla zůstat otevřená do konce května 2010. Italské orgány v té době očekávaly, že by kupní smlouva mohla být podepsána do první poloviny července 2010 a vlastnictví převedeno do září 2010,

— objasnily, že pokud jde o společnost Toremar, vyjádřilo zájem účastnit se dalších fází řízení jedenáct subjektů působících v daném odvětví,

— upozornily na skutečnost, že přetrvávající nejistota, která by vyplynula z pokračování řízení o nesplnění povinnosti, by mohla ohrozit procesy privatizace a mít rovněž negativní dopad na hodnotu společností, na které se řízení vztahovalo,

— nabídly Komisi plnou spolupráci za účelem objasnění případných pochybností s ohledem na řízení o nesplnění povinnosti i možné otázky státní podpory.

(141) Dne 10. září 2010 informovaly italské orgány Komisi během schůzky *ad hoc* o tom, že proces privatizace společností Tirrenia a Siremar byl v konečné fázi zrušen, a že tudíž lhůta stanovená na 30. září nebude dodržena. Italské orgány mimoto oznámily, že se zpozdila rovněž soutěžní řízení na zakázky týkající se společností Caremar, Saremar, Siremar a Toremar. Zákon z roku 2010 poté dále prodloužil původní úmluvy do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

(142) S ohledem na tento vývoj zaslala Komise dne 24. listopadu 2010 doplňující výzvu. V této výzvě Komise:

— konstatovala, že původní úmluvy se společnostmi Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar a Toremar byly prodlouženy automaticky a bez jakéhokoli soutěžního řízení,

— zdůraznila, že ačkoli se dotyčné smlouvy o veřejných službách uplatňují i nadále, neuskutečnilo se žádné soutěžní řízení,

— uvedla, že si vyhrazuje právo v případě potřeby vydat odůvodněné stanovisko (s přihlédnutím k případným připomínkám Itálie).

(143) Dne 21. června 2012 přijala Komise odůvodněné stanovisko týkající se zpoždění privatizace tří společností (Caremar, Laziomar a Saremar) bývalé skupiny Tirrenia. Jelikož zadávací řízení týkající se dalších tří společností (Tirrenia, Toremar a Siremar) byla dokončena v průběhu roku 2011 ([63]), odůvodněné stanovisko se na tyto společnosti nevztahovalo. Komise konstatovala, že Itálie neuskutečnila soutěžní řízení na zadání zakázek na veřejné služby v oblasti námořní kabotáže provozované společnostmi Caremar, Laziomar a Saremar více než tři roky po normálním skončení platnosti příslušných původních úmluv. Tyto úmluvy byly naopak prodlouženy automaticky a na dobu neurčitou, což ostatním majitelům lodí ze Společenství znemožnilo soutěžit o zadání těchto zakázek.

(144) Italské orgány odpověděly na odůvodněné stanovisko dne 8. srpna 2012 a uvedly, že oznámení o zahájení zadávacího řízení pro výběr společností, které budou pověřeny plněním smluv o veřejných službách, byla nebo brzy budou zveřejněna v *Úředním věstníku EU*. Konkrétně pro společnost Caremar bylo oznámení zveřejněno dne 20. července 2012 a pro společnost Laziomar dne 1. srpna 2012. Pokud jde o společnost Saremar, byl dne 2. srpna 2012 přijat zákon, který vyžadoval zveřejnění takovéhoto oznámení do 2. října 2012.

(145) Dne 13. ledna 2014 se společnost Compagnia Laziale di Navigazione stala novým vlastníkem společnosti Laziomar a podepsala desetiletou smlouvu o veřejných službách týkající se spojení s Pontinskými ostrovy. Dne 16. července 2015 převzala společnost ATI SNAV-Rifim vlastnictví společnosti Caremar a podepsala smlouvu o veřejných službách na dobu trvání devět let. Na základě rozhodnutí z roku 2014 vstoupila společnost Saremar do likvidace a zakázka na veřejné služby týkající se tras mezi Sardinií a malými ostrovy byla v březnu 2016 zadána společnosti Delcomar.

(146) Dopisem ze dne 15. července 2016 italské orgány Komisi sdělily, že byla dokončena privatizace všech společností bývalé skupiny Tirrenia. Dne 8. prosince 2016 se Komise rozhodla řízení o nesplnění povinnosti ukončit.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ

3.1. Prodloužení původní úmluvy mezi státem a společností Siremar

3.1.1. *Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a existence podpory*

(147) Ve svém rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že vymezení závazku veřejné služby nebylo dostatečně jasné, a neumožňuje tudíž Komisi dospět s konečnou platností k závěru, zda neobsahuje zjevnou chybu. I když italské orgány tvrdily, že konkurenti společnosti Siremar na trasách spadajících do rozsahu úkolu služby obecného hospodářského zájmu jsou provozovatelé, kteří rovněž poskytují námořní služby za úplatu z veřejných prostředků, bez předchozí definice požadované úrovně služeb, Komise nemohla dospět k závěru ohledně existence skutečné potřeby veřejné služby na těchto trasách.

(148) Komise zastávala předběžně názor, že je splněno druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ([64]), neboť parametry, jež jsou základem výpočtu vyrovnávací platby, byly stanoveny předem a splňovaly požadavky na transparentnost. Komise zejména uvedla že tyto parametry jsou popsány v původní úmluvě (pro vyrovnávací platbu za rok 2009) a v rozhodnutí výboru CIPE (pro vyrovnávací platbu od roku 2010).

(149) Komise však měla za to, že třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark není splněno a že provozovatelům mohla být za plnění úkolů veřejné služby poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba. Komise vyjádřila pochybnosti zejména ohledně toho, zda riziková přirážka ve výši 6,5 %, která se uplatňuje od roku 2010, odráží náležitou úroveň rizika, jelikož na první pohled se nezdá, že by společnost Siremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s poskytováním těchto služeb.

(150) Komise rovněž dospěla předběžně k závěru, že není splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, jelikož prodloužení původních úmluv nebylo předmětem zadávacího řízení. Komise mimoto poznamenala, že neobdržela žádné důkazy dokládající tvrzení, že společnost Siremar skutečně poskytovala dotyčné služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

(151) Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že vyrovnávací platby za poskytování veřejných služeb, které byly společnosti Siremar vyplaceny v období 2009–2011, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Kromě toho se Komise domnívala, že by se tato podpora měla pokládat za novou podporu.

(152) V rozhodnutí z roku 2012 měla Komise za to, že jelikož se v roce 2012 a až do vstupu nové úmluvy v platnost žádná z podmínek nezměnila, představuje vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Siremar od 1. ledna 2012 na základě prodloužení původní úmluvy rovněž státní podporu.

([63]) Třebaže k formálnímu převodu vlastnictví společností Tirrenia, Toremar a Siremar došlo až v roce 2012.
([64]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

3.1.2. *Slučitelnost*

(153) V rozhodnutí z roku 2011 zastávala Komise předběžně názor, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby za období 2009–2011 nespadá do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([65]) ani rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([66]). Komise proto toto opatření posoudila přímo podle čl. 106 odst. 2 SFEU a vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny platné podmínky slučitelnosti.

(154) V rozhodnutí z roku 2012 Komise uvedla, že dne 31. ledna 2012 vstoupil v platnost nový balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu sestávající z rozhodnutí Komise EU o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([67]) a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise však zastávala předběžně názor, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby na základě prodloužení původní úmluvy nemůže být pokládána za slučitelnou s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(155) Zákon z roku 2010 prodloužil platnost původní úmluvy od 30. září 2010 do konce procesu privatizace. V době přijetí zákona z roku 2010 byla společnost Siremar podnikem v obtížích (viz 67. bod odůvodnění). Vyrovnávací platby, které společnost obdržela od 1. října 2010 do doby své privatizace, proto nebylo možné posoudit na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Na základě odstavce 9 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že tato podpora musí být posouzena podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

(156) Komise podotkla, že kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 nejsou v tomto případě splněna, a proto dospěla předběžně k závěru, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Siremar v obtížích představuje neslučitelnou podporu na restrukturalizaci.

3.2. **Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar**

(157) V rozhodnutí z roku 2012 zastávala Komise předběžně názor, že podpora na záchranu byla od 28. srpna 2011 do 18. září 2012 prodloužena protiprávně a že prodloužení podpory na záchranu v tomto období představuje neslučitelnou podporu poskytnutou společnostem Tirrenia a Siremar, a případně rovněž jejich příslušným nabyvatelům. Komise zejména uvedla, že Itálie nepředložila do šesti měsíců od vyplacení první splátky podpory na záchranu těmto společnostem plán restrukturalizace nebo likvidace, jak se vyžaduje v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Komise se domnívala, že nebyly rovněž splněny podmínky pro prodloužení podpory na záchranu stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

3.3. **Privatizace společnosti Siremar, protizáruka a navýšení kapitálu společnosti CdI**

3.3.1. *Privatizace společnosti Siremar*

(158) V rozhodnutí z roku 2011 vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda zadávací řízení týkající se prodeje části podniku Siremar bylo dostatečně transparentní a bezpodmínečné, aby zajistilo prodej za tržní cenu.

(159) Komise zaprvé uvedla, že ačkoli byla výzva k vyjádření zájmu zveřejněna v několika novinách a na řadě internetových stránek, zdá se, že neobsahovala podrobné údaje o rozsahu prodeje a neposkytovala uchazečům jednoznačné pokyny ohledně následných fází řízení. Kromě toho výzva zjevně neobsahovala kritéria pro předběžnou kvalifikaci nebo výběr či jiné podmínky, které museli uchazeči splnit, kromě závazné podmínky týkající se dalšího poskytování veřejné služby. Veškeré příslušné informace ohledně aktiv, která jsou předmětem prodeje, byly uchazečům zpřístupněny teprve ve fázi hloubkové kontroly.

(160) Zadruhé se Komise rovněž domnívala, že určité požadavky uložené v rámci privatizace mohly omezit počet uchazečů a/nebo ovlivnit kupní cenu. Komise zopakovala svou zavedenou praxi v případě prodeje aktiv podniků ve veřejném vlastnictví ze strany státu nebo prodeje přičitatelného státu: aspekty jiné než hospodářské povahy, které by soukromý prodávající nebral v úvahu, jako jsou obavy spojené s veřejným pořádkem, zaměstnaností a regionálním rozvojem, naznačují existenci státní podpory, pokud potenciálnímu nabyvateli ukládají obtížné povinnosti, a mohou tudíž snížit kupní cenu.

([65]) Rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

([66]) Rámec Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4).

([67]) Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

(161) Postup prodeje části podniku Tirrenia a části podniku Siremar se zakládal na postupu stanoveném v Marzanově zákoně (viz 70. bod odůvodnění). Komise proto posoudila oba postupy společně. Domnívala se, že prodej částí podniků pověřených plněním nových úmluv vede k povinnosti nabyvatelů poskytovat veřejnou službu při dodržení předem stanovených závazků týkajících se kvality, četnosti a jízdného, jak bylo stanoveno v nových úmluvách. Komisi se zdálo, že uložením těchto povinností neusiloval stát o dosažení nejvyšší ceny, nýbrž že spíše sledoval cíle veřejného zájmu. Komise pokládala za velmi nepravděpodobné, že by soukromý prodávající přikládal stejný význam nepřerušenému provozování veřejné služby.

(162) Komise se obdobně domnívala že by soukromý prodávající působící za běžných tržních podmínek neuložil povinnost zachovat úroveň zaměstnanosti po dobu dvou let.

(163) Z výše uvedených důvodů dospěla Komise předběžně k závěru, že postup privatizace části podniku Siremar nebyl dostatečně transparentní a bezpodmínečný, aby sám o sobě zajistil prodej za tržní cenu. Komise proto nemohla vyloučit hospodářské zvýhodnění buď prodávané hospodářské činnosti, nebo nabyvatele.

(164) Na základě dostupných informací Komise rovněž dospěla k závěru, že by případné podpory, které mohly být poskytnuty během procesu privatizace, byly neslučitelné.

3.3.2. *Protizáruka*

(165) V rozhodnutí z roku 2012 Komise předběžně dospěla k závěru, že protizáruka poskytnutá Sicílií za odložené splátky kupní ceny za část podniku Siremar mohla představovat podporu poskytnutou společnosti CdI jako dlužníkovi a bance Unicredit jakožto prvnímu ručiteli.

(166) Zdálo se, že protizáruka umožnila společnosti CdI využít záruku, která by jí jinak nebyla poskytnuta nebo která by jí byla poskytnuta za odlišných a méně příznivých podmínek. Komise uvedla, že na základě dostupných informací nebyla protizáruka zřejmě odměňována.

(167) Komise dále konstatovala, že postoj vrchního účetního podle všeho ovlivňuje rozhodovací proces na Sicílii. Vzhledem ke své účasti na každodenním řízení společnosti Mediterranea a vzhledem k významnému podílu této společnosti na kapitálu společnosti CdI považovala Komise za pravděpodobné, že protizáruka byla poskytnuta nikoli za tržních podmínek, ale spíše proto, aby společnost CdI zvýhodnila v procesu prodeje.

(168) Komise rovněž uvedla, že dokumenty předložené Itálií k prokázání toho, že protizáruka nevyvolala žádný účinek, nepředcházely zadání zakázky společnosti CdI. Oba dokumenty byly naopak vydány poté, co společnost SNS podala Komisi stížnost.

(169) V neposlední řadě měla Komise za to, že protizáruka by rovněž mohla poskytnout bance Unicredit jako prvnímu ručiteli hospodářskou výhodu tím, že sníží rizika spojená se zárukou poskytnutou bankou Unicredit, pokud protizáruka nebyla odměněna přiměřenou přirážkou.

(170) Na základě výše uvedených úvah dospěla Komise předběžně k závěru, že protizáruka může představovat podporu poskytnutou ve prospěch banky Unicredit a společnosti CdI.

3.3.3. *Navýšení kapitálu společnosti CdI*

(171) V rozhodnutí z roku 2012 měla Komise za to, že navýšení kapitálu společnosti Mediterranea mohlo zvýhodnit společnost CdI, jelikož Sicílie nejednala jako soukromý investor působící na trhu. Kromě toho se Komise domnívala, že navýšení kapitálu společnosti Mediterranea bylo financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu.

(172) Komise proto zastávala předběžně názor, že navýšení kapitálu může představovat podporu ve prospěch společnosti CdI.

3.3.4. *Slučitelnost*

(173) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise na základě dostupných informací rovněž k závěru, že případné podpory, které mohly být poskytnuty během procesu privatizace, by byly neslučitelné.

(174) V rozhodnutí z roku 2012 měla Komise na základě dostupných informací za to, že protizáruka i navýšení kapitálu společnosti CdI mohly představovat provozní podporu, která je v zásadě neslučitelná s vnitřním trhem.

3.4. **Nová úmluva mezi italským státem a společností CdI**

(175) V rozhodnutí z roku 2012 dospěla Komise předběžně k závěru, že vyrovnávací platba poskytnutá nabyvateli části podniku Siremar (v té době CdI) nesplňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a proto představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(176) Komise dospěla k uvedenému závěru na základě těchto úvah:

a) přinejmenším na některých trasách provozovaných společností CdI konkurenti podle všeho nabízejí podobné služby;

b) výpočet vyrovnávací platby podle rozhodnutí výboru CIPE podle všeho vedl k tomu, že provozovateli byla za poskytování veřejné služby poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba, a to z týchž důvodů, jaké byly uvedeny v rozhodnutí z roku 2011;

c) patrně nebylo dodrženo čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ([68]), neboť předmětem zadávacího řízení byla část podniku Siremar ve spojení s novou úmluvou namísto zadání samotné smlouvy o veřejných službách a nebylo prokázáno, že to umožnilo výběr uchazeče, který je schopen poskytovat služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

(177) Pokud jde o slučitelnost vyrovnávací platby poskytnuté společnosti CdI, Komise ji nejprve posoudila s ohledem na rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Avšak vzhledem k tomu, že doba trvání smlouvy zřejmě překročila deset let a Komise měla pochybnosti o přiměřenosti vyrovnávací platby, měla Komise předběžně za to, že vyrovnávací platbu nelze považovat za slučitelnou na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise proto posoudila slučitelnost podpory podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a dospěla k závěru, že existují pochybnosti o splnění všech podmínek slučitelnosti stanovených v tomto rámci.

3.5. **Přednost v přístavu**

(178) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že není-li tato přednost zpoplatněna, představuje opatření regulativní výhodu, která nezahrnuje převod státních prostředků, a nelze ji proto považovat za státní podporu. Komise měla za to, že pokud by byla přednost v přístavu zpoplatněna, nevedlo by to v případě, že společnost Siremar poskytuje skutečné služby obecného hospodářského zájmu a tato přednost je poskytnuta pouze v souvislosti s trasami, na něž se vztahuje služba obecného hospodářského zájmu, k dodatečné hospodářské výhodě, jelikož tato přednost by byla spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu.

(179) Jelikož měla Komise pochybnosti ohledně oprávněnosti úkolů služby obecného hospodářského zájmu, nemohla Komise dospět k závěru ohledně slučitelnosti opatření pro případ, že by se jednalo o podporu.

3.6. **Opatření stanovená zákonem z roku 2010**

(180) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že opatření stanovená zákonem z roku 2010 představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Siremar. Jednalo se o tato opatření: 1) možné využití finančních prostředků vyhrazených na modernizaci plavidel pro účely likvidity; 2) osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace; 3) možné využití prostředků fondu FAS. Komise uvedla, že všechna výše uvedená opatření ve skutečnosti umožnila společnostem bývalé skupiny Tirrenia vyhnout se nákladům, které by obvykle musely nést ze svých vlastních finančních zdrojů. V důsledku toho tyto společnosti mohly zlepšit svou celkovou finanční situaci.

(181) Komise také předběžně dospěla k závěru, že tato opatření pravděpodobně představují provozní podporu, která snížila náklady, které by společnost Siremar a ostatní společnosti bývalé skupiny Tirrenia musely jinak nést samy, a tato opatření by se proto měla považovat za neslučitelná s vnitřním trhem.

4. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

(182) V návaznosti na rozhodnutí z let 2011 a 2012 zaslala Itálie několik dopisů a dokumentů týkajících se všech opatření posuzovaných v tomto rozhodnutí. Tento oddíl shrnuje hlavní předložené argumenty a připomínky ([69]).

4.1. **K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí**

(183) Itálie poskytla seznam tras provozovaných společností Siremar, na něž se vztahují závazky veřejné služby, včetně sezónní četnosti a jízdních řádů, konkurenčního prostředí a důvodů vedoucích k uložení závazků veřejné služby.

(184) Co se týká existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu, Itálie uvedla, že závazky veřejné služby, které uložila společnosti Siremar a později společnosti CdI, zajišťují z hlediska pravidelnosti, kontinuity a kvality uspokojivou službu spojující Sicílii s jejími menšími ostrovy. Tato služba přispívá k hospodářskému rozvoji ostrovů a současně zaručuje naplnění základních potřeb mobility komunit na ostrovech a zajišťuje dodržování ústavního práva na územní kontinuitu. Itálie v této souvislosti uvedla, že závazky veřejné služby jsou zcela v souladu s cíli článku 174 a následujících článků SFEU a prohlášení č. 30 o ostrovních regionech (připojeného

([68]) Podrobný popis kritéria viz 303. bod odůvodnění, písm. d).
([69]) Itálie rovněž podrobně odkázala na připomínky předložené v rámci mimořádného správního řízení, které jsou uvedeny v oddíle 5.1.

k závěrečnému aktu Amsterodamské smlouvy). Itálie odkázala také na judikaturu Soudního dvora Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“), která potvrzuje, že úsilí o zajištění dostatečné pravidelné lodní přepravy na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy představuje legitimní cíl obecného zájmu ([70]).

(185) Itálie zejména zdůraznila, že strukturální podmínky na všech těchto trasách vyžadují uložení závazků veřejné služby, aby byla zajištěna územní kontinuita. Pět seskupení tras uvedených ve 41. bodě odůvodnění se považuje za „metropolitní námořní oblasti“: obyvatelstvo všech dotčených ostrovů závisí na hlavním ostrově Sicílie, pokud jde o poskytování základních služeb a zaměstnanost. Zároveň cestovní ruch je významný pouze v hlavní sezóně. V důsledku toho mají námořní společnosti obchodní zájem na provozování těchto tras pouze v hlavní sezóně. V období mimo sezónu poptávka turistů téměř zmizí do té míry, že není možné účinně provozovat žádnou z těchto tras s pravidelností a četností potřebnou k uspokojení poptávky uživatelů.

(186) V této souvislosti byly Siremar i další subjekty vybrané Sicílií prostřednictvím otevřených zadávacích řízení pověřeny závazky veřejné služby s cílem zajistit spolehlivé a stabilní spojení mezi těmito ostrovy a mezi nimi a Sicílií. Nedotovaní provozovatelé by nebyli schopni zajistit územní kontinuitu, protože by tyto trasy provozovali pouze v hlavní sezóně. Itálie proto zdůraznila, že plavidla provozovaná společností CdI a následně společností SNS často kotví přes noc v přístavu na tomto ostrově s vyššími náklady, aby mohla ráno uskutečnit první spoj pro osoby, které dojíždějí za účelem vzdělávání nebo práce, a zajistit spojení v případě naléhavé zdravotní péče.

(187) Itálie taktéž tvrdila, že služby poskytované společnostmi, které podléhají závazkům veřejné služby, a služby poskytované společnostmi vykonávajícími podnikatelskou činnost nebudou zcela srovnatelné. Pouze společnosti podléhající závazkům veřejné služby pravděpodobně zajistí pravidelnost, kontinuitu a kvalitu poskytovaných služeb díky jasnému stanovení povinností v úmluvách, zatímco soukromé subjekty vycházejí pouze z výpočtu návratnosti investic. V tomto ohledu uvedla Itálie příklad trasy La Maddalena – Palau, u níž se společnost Enermar provozující tuto linku na komerční bázi rozhodla službu ukončit bez předchozího oznámení. Společnost Saremar, která provozovala tuto trasu na základě smlouvy o veřejných službách, musela naopak pokračovat v poskytování služby, a tudíž ve skutečnosti zajišťovala územní kontinuitu.

(188) Itálie rovněž poukázala na to, že Komise již v rozhodnutí z roku 2004 ([71]) zjistila, že z pěti seskupení tras provozovaných společností Siremar nemohl žádný soukromý provozovatel uspokojit potřeby veřejné služby, zejména pokud jde o kontinuitu služeb po celý rok a druh plavidel, která mají být používána. Proto byla k řešení jasného selhání trhu nezbytná vyrovnávací platba z veřejných zdrojů. Itálie dále vysvětlila, že se tato situace v následujících letech nezměnila.

4.2. **K údajnému protiprávnímu prodloužení podpory na záchranu ve prospěch společnosti Siremar**

(189) Italské orgány připomínají, že dopisem ze dne 16. května 2011 informovaly Komisi o tom, že společnosti Tirrenia a Siremar v mimořádné správě splatí úvěry se státní zárukou po dokončení prodeje části podniku Tirrenia a části podniku Siremar, a to z prostředků získaných z obou těchto prodejů, neboť pro obě společnosti existuje jedna mimořádná správa a jeden mimořádný komisař. Vzhledem k tomu, že oba prodeje probíhaly na jaře 2011 a společnost CIN podepsala dne 25. července 2011 smlouvu o prodeji části podniku Tirrenia, italské orgány i společnost Siremar v mimořádné správě byly přesvědčeny, že podpora může být splacena do stanoveného termínu, tj. do 28. srpna 2011.

(190) Následné události však dokončení prodeje části podniku Tirrenia a části podniku Siremar nečekaně zpozdily. Konkrétně prodej části podniku Tirrenia se zpozdil z důvodu potřeby získat souhlas Komise s fúzí (viz 65. bod odůvodnění), zatímco prodej části podniku Siremar se zpozdil kvůli opakování řízení a souvisejícímu soudnímu sporu popsanému v oddíle 2.3.3.2. Společnost Siremar v mimořádné správě musela tedy provozovat své služby podstatně déle, než se plánovalo, a nést související náklady. Podle italských orgánů byl plán likvidace týkající se společnosti Siremar k dispozici na internetových stránkách mimořádné správy před uplynutím šestiměsíční lhůty stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Itálie dodává, že Komise byla průběžně informována o pokroku procesu privatizace. Celková částka dlužná společnostmi Tirrenia a Siremar, včetně úroků, byla státu vrácena až 48 dnů poté, co mimořádná správa obdržela první platbu vyplývající z prodeje části podniku Tirrenia a části podniku Siremar.

([70]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, body 27 a 28.
([71]) Itálie odkázala zejména na 105. až 110. a 123. až 153. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2004.

4.3. **K privatizaci části podniku Siremar**

4.3.1. *K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení*

(191) Itálie zdůraznila, že privatizace části podniku Siremar byla provedena v souladu s Marzanovým zákonem. Ačkoli dotyčný zákon odkazuje na možnost určit nabyvatele prostřednictvím soukromého vyjednávání, nevylučuje to dodržení zásad otevřenosti, transparentnosti a nediskriminace. Kromě toho existují v tomto případě jiná právní ustanovení, která výslovně vyžadují uspořádání transparentních a nediskriminačních soutěžních řízení. Konkrétně čl. 1 odst. 5-bis písm. b) zákona z roku 2010 ukládá mimořádnému komisaři povinnost, aby omezil „*řízení na minimální dobu, kterou mimořádné správní řízení umožňuje, a v každém případě v souladu s ním, soutěžní, transparentní a nediskriminační řízení nezbytné pro prodej (…)*“.

(192) Postup podle čl. 4 odst. 4-quarter nařízení s mocí zákona č. 347/2003 poskytl podle Itálie další záruky, pokud jde o transparentnost a nediskriminaci, zejména vzhledem ke stanovení tržní ceny části podniku určené k prodeji nezávislým znalcem a výběru nejvýhodnější nabídky z hlediska ceny.

(193) Itálie uvedla, že všechny strany měly rovný přístup ke všem informacím potřebným k jednoznačnému stanovení aktiv určených k prodeji a vypracování nabídky. Prodej se ve skutečnosti týkal aktiv a smluvních vztahů souvisejících s poskytováním veřejné služby, a to takto:

a) plavidla a pomocná zařízení potřebná pro plnění závazků veřejné služby;

b) smlouvy se strategickými dodavateli týkající se služeb nezbytných pro běžné provozování činnosti;

c) právní požadavek na předložení návrhu na opětovné zaměstnání pracovníků nezbytných k provozování činnosti na základě tabulek obsazení plavidel posádkou (podrobnosti viz 195. bod odůvodnění).

(194) Itálie rovněž objasnila, že jedno z plavidel společnosti Siremar které nebylo zapotřebí pro poskytování veřejné služby, bylo prodáno v rámci procesu samostatného prodeje. Toto plavidlo nebylo tudíž zahrnuto v zadávacím řízení týkajícím se části podniku Siremar (viz také oddíl 4.3.2).

(195) Co se týká konkrétně povinnosti zachovat úrovně zaměstnanosti, Itálie zdůraznila, že prodej části podniku Tirrenia a části podniku Siremar nespadá do oblasti působnosti článku 2112 občanského zákoníku, a zaměstnanci (a jejich existující smlouvy) nejsou tudíž na úspěšné uchazeče převedeni automaticky. Jedinou zákonnou povinností úspěšných uchazečů bylo znovu zaměstnat pracovníky prodávajícího (na základě nových smluv) a zachovat úrovně zaměstnanosti po dobou dvou let, jak vyžaduje ustanovení čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999. To však neznamenalo automatický převod zaměstnanců společnosti Siremar na nabyvatele. Tato povinnost byla mimoto omezena na zaměstnance, kteří se podle prvního podnikatelského plánu a tabulek obsazení plavidel části podniku posádkou považovali za nezbytné pro další poskytování veřejné služby.

(196) Itálie tvrdila, že tato povinnost uložená obecnými vnitrostátními právními předpisy, která má zajistit kontinuitu činnosti a poskytování veřejné služby, by byla za stejných podmínek uložena i soukromým prodejcem.

(197) Po zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu v italštině a angličtině na internetových stránkách mimořádné správy a v několika vnitrostátních a mezinárodních novinách a na specializovaných internetových stránkách bylo předloženo pět vyjádření zájmu (viz 76. a 77. bod odůvodnění). Podle mínění Itálie to dokazuje, že obsah této výzvy umožnil jednoznačně určit, co je předmětem prodeje, a povahu postupu, který se použije, přičemž byly současně chráněny obchodně citlivé informace (především na ochranu zájmů potenciálních nabyvatelů). Během fáze hloubkové kontroly pak byly subjektům poskytnuty podrobné informace týkající se mimo jiné konkrétních aktiv určených k prodeji, podnikatelského plánu a návrhu nové úmluvy (viz 77. bod odůvodnění).

(198) Itálie proto tvrdila, že všem subjektům, které projevily zájem o nabytí části podniku Siremar byly transparentním a nediskriminačním způsobem poskytnuty informace potřebné pro vyhotovení nabídky s plnou znalostí faktů.

4.3.2. *K prodeji aktiv nezahrnutých do části podniku Siremar*

(199) Itálie objasnila, že mimořádný komisař zahájil nezávislá, transparentní a nediskriminační zadávací řízení na prodej sedmi plavidel ([72]), která společnosti Tirrenia a Siremar nepotřebovaly k poskytování veřejné služby. Dne 10. prosince 2010 byly výzvy k vyjádření zájmu zveřejněny ve vnitrostátních a mezinárodních novinách a také v některých specializovaných publikacích. Po uplynutí lhůty, která byla dvakrát prodloužena, byly obdrženy

([72]) Byla uspořádána zejména dvě zadávací řízení: jedno řízení pro rychlé trajekty Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio a Scatto společnosti Tirrenia a pro rychlý trajekt Guizzo společnosti Siremar a samostatné řízení pro motorovou loď Domiziana společnosti Tirrenia.

pouze nabídky na demolici šesti rychlých trajektů, včetně trajektu společnosti Siremar. Snahy o získání vyšších nabídek nebyly úspěšné. Dne 12. a 14. července 2011, po obdržení souhlasu z Ministerstva hospodářského rozvoje, mimořádný komisař prodal plavidla uchazeči, který předložil nejvyšší nabídku.

4.3.3. *Ke spojení aktiv části podniku Siremar s novou úmluvou*

(200) Itálie především uvedla, že rozhodnutí o privatizaci aktiv společně s pověřením závazkem veřejné služby bylo přijato k zajištění bezproblémové liberalizace odvětví námořní kabotáže. Itálie uvádí, že tato strategie byla předem projednána s Komisí (viz oddíl 2.4) a že se mělo za to, že je v zásadě v souladu s nařízením o námořní kabotáži.

(201) Itálie se mimoto domnívala, že vzhledem k převládajícím tržním podmínkám v té době bylo vhodné spojit aktiva části podniku Tirrenia a části podniku Siremar s novými úmluvami. V době recese a významného poklesu poptávky v odvětví námořní dopravy možnost využívat flotilu těchto částí podniku k provozování tras v rámci veřejné služby stanovených novými úmluvami představovala spíše životaschopnou obchodní příležitost než faktor, který by snížil tržní hodnotu částí podniku. Itálie se proto domnívala že toto nemohlo nepříznivě ovlivnit zadávací řízení a výslednou cenu.

(202) Itálie v této souvislosti připomněla, že ze sedmi plavidel nezahrnutých do části podniku Tirrenia a části podniku Siremar (viz 199. bod odůvodnění), bylo nutno pět z nich prodat pro účely demolice. Itálie se domnívá, že vzhledem k složitosti trhu námořní dopravy a hospodářskému útlumu v té době nebylo možné dosáhnout lepší ceny za aktiva společnosti ani v případě opakovaní zadávacího řízení nebo v případě, že by aktiva nebyla spojena s novou úmluvou.

(203) V neposlední řadě Itálie zdůraznila, že ani SNS, ani jiní provozovatelé v odvětví neměli loďstvo a posádku, které by odpovídaly velikosti a specifikacím požadovaným pro poskytování služeb podle nové úmluvy ([73]). Jediným způsobem, jak tyto služby úspěšně zadat, bylo tedy spojit je s aktivy části podniku Siremar, aby byl provozovatel vhodně vybaven k plnění svých závazků veřejné služby.

4.3.4. *K ustanovení nezávislého znalce*

(204) Itálie uvedla, že dne 16. prosince 2010 bylo pět velkých finančních institucí bez vazby na skupinu Tirrenia vyzváno k podání nabídek na ocenění části podniku Siremar. Žádná z vyzvaných institucí ve stanovené lhůtě nabídku nepodala.

(205) Posléze projevila zájem o převzetí úkolu nezávislého poradce za stejných podmínek, jaké byly stanoveny ve výběrovém řízení, Banca Profilo. Vyhláškou ze dne 4. února 2011 určil ministr společnost Banca Profilo nezávislým znalcem pro účely stanovení tržní hodnoty části podniku Tirrenia a části podniku Siremar.

4.3.5. *K transparentnosti postupu*

(206) Itálie popsala postup prodeje části podniku Siremar a rozsudky italských správních soudů (viz oddíl 2.3.3.2), které potvrdily soulad s obecnými zásadami konkurenceschopnosti, transparentnosti a nediskriminace. Zvolený postup odpovídal postupu stanovenému v čl. 4 odst. 4-quarter nařízení s mocí zákona č. 347/2003 a umožnil plně dosáhnout cílů mimořádné správy, včetně získání nejvyšší možné ceny. Důvodem byla určitá ochranná opatření stanovená v řízení, zejména existence minimální ceny stanovené nezávislým znalcem. Kromě toho byly všem stranám, které projevily zájem, včas poskytnuty všechny relevantní informace umožňující podat nabídku.

(207) Itálie také potvrdila, že kritériem pro zadání v případě více nabídek byla nejvyšší cena, jak bylo stanoveno ve zvláštních pravidlech týkajících se řízení.

4.3.6. *K první a druhé zprávě společnosti Ecorys*

(208) V průběhu šetření byla Itálie vyzvána, aby se vyjádřila (viz 13. bod odůvodnění) k první zprávě společnosti Ecorys. Itálie souhlasila se závěry společnosti Ecorys, že ani spojení privatizace s uzavřením úmluvy, ani podmínka týkající se pracovních sil nesnížily tržní hodnotu části podniku Siremar.

([73]) V roce 2010 měla část podniku Siremar 18 plavidel a téměř 500 zaměstnanců.

(209) Co se týká výše zmíněného spojení, Itálie zmínila zejména prohlášení společnosti Ecorys, že v době prodeje byla jedinou alternativou prodeje aktiv, na která se vztahoval režim veřejných služeb, likvidace části podniku Siremar. Itálie také zopakovala, že v době krize v odvětví trajektové dopravy vyznačující se významným poklesem poptávky představovala možnost využívat flotilu společnosti Siremar k provozování tras v rámci veřejné služby stanovených v úmluvě spíše platnou obchodní příležitost než faktor, který by umožnil snížení hodnoty majetku.

(210) Pokud jde o podmínku týkající se pracovních sil, Itálie zdůraznila závěr společnosti Ecorys, že neexistují prvky prokazující, že tato podmínka měla významný dopad na hodnotu části podniku Siremar. Itálie dále připomněla, že tato podmínka vyplývala z čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999 a týkala se pouze těch zaměstnanců, kteří byli nezbytní k zajištění provozování dotčené obchodní činnosti v souladu s tabulkami obsazení plavidel posádkou. Tabulky obsazení plavidel posádkou: i) stanoví kvalitativní a kvantitativní složení posádky potřebné k provozování plavidla v souladu s předpisy o námořní bezpečnosti; ii) jsou stanoveny ministerskou vyhláškou a iii) vyhotovuje je komise, která ve funkci poradců zahrnuje organizace zastupující pracovníky a majitele lodí. Itálie mimoto dodala, že ačkoli nabyvatel části podniku Siremar musel nabídnout zaměstnání všem pracovníkům, kteří jsou zapotřebí k zajištění provozování veřejné služby, toto se zakládalo na jiných pracovních smlouvách, než byly smlouvy existující dříve.

(211) Obecněji řečeno, pokud jde o hodnotu části podniku, zpráva společnosti Ecorys obsahovala závěr, že odhadovaná hodnota části podniku Siremar mohla být přibližně o 4,6 % vyšší než hodnota uvedená znalcem, kterého ustanovily italské orgány, tj. společnost Banca Profilo. Itálie se však domnívala, že tento rozdíl lze vysvětlit tím, že oba znalci museli vycházet z odhadů řady technických parametrů a že s ohledem na samotnou povahu takovýchto výpočtů existuje možnost dosažení odlišných výsledků. Kromě toho Itálie uvedla, že díky existenci dvou nabídek od společností SNS a CdI byla cena dosažená při prvním převodu na společnost CdI (69,15 milionu EUR) o 14 milionů EUR vyšší než minimální cena stanovená společností Banca Profilo. Mimoto italské orgány předložily vlastní ocenění vypracované společností Banca Profilo, které podrobně vysvětlovalo rozdíly oproti zprávě společnosti Ecorys a tvrdilo, že předpoklady jejího vlastního nezávislého znalce lépe odrážejí předmětnou situaci ([74]).

(212) Itálie mimoto zdůraznila, že se převod vlastnictví části podniku Siremar uskutečnil více než dva roky po rozhodném dni, který ve svých oceněních použily společnosti Banca Profilo i Ecorys. Během tohoto období se hodnota aktiv části podniku Siremar snížila a hospodářské výhledy se významně zhoršily. Z tohoto důvodu dospěla Itálie k závěru, že ke dni uskutečnění prodeje části podniku Siremar společnosti CdI cenové podmínky sjednané stranami nepochybně plně odrážely tržní hodnotu aktiv společnosti.

(213) V neposlední řadě, pokud jde o následné fáze procesu privatizace, Itálie rovněž předložila druhou zprávu společnosti Ecorys, která potvrdila, že nabídka společnosti SNS je v souladu s tržní hodnotou části podniku Siremar, která byla aktualizována více než čtyři roky po prvním posouzení (viz oddíl 2.3.3.7). Itálie se proto domnívá, že i když se konečný prodej společnosti SNS v roce 2016 uskutečnil za cenu nižší, než se předpokládalo v první zprávě společnosti Ecorys, kterou musela mimořádná správa vzhledem k určitým procesním pravidlům ignorovat, cena dohodnutá stranami plně odrážela tržní hodnotu aktiv společnosti, které byly předmětem prodeje.

4.3.7. *K vnitrostátním soudním sporům a ke konečnému zadání společnosti SNS*

(214) Itálie předložila několik dopisů, v nichž Komisi informovala o různých fázích vnitrostátního soudního řízení před správními soudy a o konečném zadání části podniku Siremar společnosti SNS (viz 93. až 100. bod odůvodnění).

(215) Italské orgány tvrdily, že tento vývoj nezpochybňuje otevřenou, transparentní a nediskriminační povahu postupu prodeje části podniku Siremar (viz oddíl 4.3.5). Itálie totiž zdůraznila, že rozsudky italských správních soudů nezjistily žádné nedostatky v koncepci a provádění postupu prodeje, ale zaměřily se spíše na jeden prvek nabídky společnosti CdI, a sice na protizáruku, která nebyla společnosti Siremar v mimořádné správě známa v době původního zadání zakázky společnosti CdI ([75]). Itálie proto dospěla k závěru, že na základě rozhodnutí č. 592/14, jak je popsáno v 96. až 100. bodě odůvodnění, bylo řízení správně uzavřeno zadáním části podniku společnosti SNS.

([74]) Tyto rozdíly se týkají zejména míry návratnosti bezrizikové investice a míry tržního rizika, indexu beta a nákladů zadluženosti. Společnost Banca Profilo například použila jako míru návratnosti bezrizikové investice míru sazby desetiletých italských státních dluhopisů, neboť část podniku Siremar působí výhradně v Itálii. Společnost Ecorys použila nižší sazby německých státních dluhopisů, jež však podle společnosti Banca Profilo podhodnocují kapitálové náklady části podniku. Kromě toho, pokud jde o tržní rizikovou přirážku, Ecorys i Banca Profilo použily přirážku pro Itálii, k níž Banca Profilo přidala zvláštní riziko ve výši 1 % vzhledem k tomu, že společnost Siremar působí pouze na Sicílii, což je okolnost představující vyšší riziko, než je italský průměr.

([75]) Vzhledem k tomu, že patronátní prohlášení vydaná bankou Unicredit nezmiňovala existenci žádné protizáruky.

4.4. **K souladu nové úmluvy s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark**

(216) Itálie zopakovala, že oznámila vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby podle nové úmluvy pouze z důvodu právní jistoty, neboť se domnívala, že toto opatření nepředstavuje státní podporu (viz 9. bod odůvodnění). Italské orgány zejména tvrdily, že jsou splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a to z těchto důvodů:

a) služby námořní dopravy vymezené italskými orgány v nové úmluvě jsou nezbytné pro hospodářský rozvoj menších sicilských ostrovů a rovněž k uspokojení základních potřeb komunit na těchto ostrovech v oblasti dopravy a k zajištění dodržení práva na územní kontinuitu, které je zaručeno v italské ústavě. Nová úmluva jasně definuje služby, plavidla, jízdní řády a limity sazeb. Itálie proto tvrdila, že závazky veřejné služby jsou jasně definovány a že první kritérium stanovené ve věci Altmark je splněno;

b) parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočítána, jsou podrobně vysvětleny v rozhodnutí výboru CIPE a byly použity v nové úmluvě (a jejích přílohách), zatímco maximální částky vyrovnávací platby jsou stanoveny v zákoně z roku 2009. Itálie proto tvrdila, že tyto parametry byly objektivně a transparentně stanoveny předem a že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno;

c) provozovatel veřejné služby nese veškerá rizika spojená s činností (viz také oddíl 4.5) na základě pevně stanovené výše dotace, která neposkytuje jistotu úplného pokrytí jeho nákladů. Z tohoto důvodu Itálie tvrdila, že riziková přirážka ve výši 6,5 % je v souladu s typem činnosti a nepředstavuje nadměrnou vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby. Má se tudíž za to, že je splněno i třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark;

d) část podniku Siremar byla zprivatizována na základě otevřeného zadávacího řízení, které se vztahovalo na aktiva potřebná k poskytování veřejné služby spojená s novou úmluvou o poskytování této služby na dobu trvání dvanácti let. Jelikož zadávací řízení dodrželo zásady hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminace a kritériem pro zadání byla nejvyšší cena, Itálie tvrdila, že je splněno také čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

4.5. **K rizikové přirážce ve výši 6,5 % stanovené v rozhodnutí výboru CIPE z roku 2010**

(217) Itálie zdůraznila, že bez ohledu na zákonem stanovenou rizikovou přirážku ve výši 6,5 % odpovídala v roce 2009 vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Siremar částce 67 009 405 EUR. Od roku 2010 byla maximální částka vyrovnávací platby stanovena ve výši 55 694 895 EUR, což, jak uvedla Itálie, odpovídá snížení o 25 %. To nabyvatele části podniku Siremar údajně donutilo zvýšit efektivitu činnosti, aby po celou dobu platnosti nové úmluvy náklady nepřevyšovaly stanovenou mezní výši dotace, a v dlouhodobém horizontu kompenzovat budoucí inflaci.

(218) Itálie poznamenala, že rozhodnutí výboru CIPE stanoví, že k určení návratnosti kapitálu na základě váženého průměru nákladů kapitálu (WACC) (viz 49. až 58. bod odůvodnění) se použije riziková přirážka ve výši 6,5 %. Avšak vzhledem k tomu, že zákon z roku 2009 stanoví horní hranici výše vyrovnávací platby, byl výpočet zjednodušen použitím paušální míry návratnosti kapitálu ve výši 6,5 % za účelem ověření případných nadměrných vyrovnávacích plateb. Tento přístup byl použit také v nové úmluvě. Italské orgány rovněž prokázaly, že by použití úplné metodiky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE mohlo vést k návratnosti kapitálu, jež by přinejmenším v některých letech překročila 6,5 % (výsledek byl 8,87 %). Z tohoto důvodu se Itálie domnívá, že její zjednodušený přístup je konzervativní a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby společnosti Siremar, CdI nebo SNS, než jaká byla stanovena v rozhodnutí výboru CIPE.

(219) Itálie rovněž tvrdila, že návratnost kapitálu ve výši 6,5 % odráží riziko spojené s činnostmi svěřenými společnostem Siremar, CdI nebo SNS a že nebyla poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, a to z těchto důvodů:

a) některé makroekonomické studie přiřazují rizikovou přirážku k určitým zemím nebo určitým zeměpisným oblastem. Podle IESE Business School představuje přiměřené riziko pro Itálii 6,4 %. V důsledku toho by riziková přirážka ve výši 6,5 % představovala přiměřenou návratnost;

b) nová úmluva stanoví, že výše vyrovnávací platby bude vypočtena podle odhadovaného vývoje příjmů a nákladů. Nová úmluva na rozdíl od původních úmluv nestanoví žádnou plnou a automatickou vyrovnávací platbu za zvýšení provozních nákladů (jako jsou náklady práce, náklady na palivo, pronájem plavidel atd.). Rizika související s případným zvýšením těchto nákladů, jakož i rizika spojená s objemem provozu proto ponese plně provozovatel. Provozovatel zejména nese veškerá rizika spojená se službou a nemá žádnou záruku, že obdrží vyrovnávací platbu ve výši dostatečné k pokrytí veškerých vzniklých nákladů. To platí i v případě, vezmou-li se v úvahu články 8 a 9 nové úmluvy, jelikož provozovatel je nadále vystaven riziku

prodlev mezi výskytem takovéto nerovnováhy a okamžikem, kdy lze provést úpravy. Itálie předložila roční účetní závěrku pro každou trasu společností CdI a SNS za období od srpna 2012 do prosince 2019, aby prokázala, že v rámci nové úmluvy nedošlo k žádným případům nadměrné vyrovnávací platby ([76]);

c) pro první rok prodloužení původní úmluvy, tj. v roce 2009, byla použita metodika výpočtu vyrovnávací platby stanovená v původní úmluvě, která nestanovila rizikovou přirážku ve výši 6,5 %. Pro tento rok Itálie poskytla podrobný výpočet vyrovnávací platby podle původní úmluvy, jakož i účetnictví pro každou trasu. Pro roky následující po prodloužení, tj. 2010, 2011 a leden až červenec 2012, byla pro výpočet vyrovnávací platby použita metodika výboru CIPE, která zohlednila rizikovou přirážku ve výši 6,5 %. Itálie však zdůraznila, že kromě metodiky výboru CIPE se od roku 2010 uplatňuje i strop ve výši 55,7 milionu EUR stanovený zákonem z roku 2009. Tato částka by nepostačovala k pokrytí nákladů na závazek veřejné služby společnosti Siremar z důvodu zvýšení nákladů na palivo, změn směnného kurzu EUR/USD a krize v odvětví námořní nákladní a osobní dopravy v Itálii. Na podporu tohoto tvrzení Itálie předložila čtvrtletní zprávy mimořádné správy, účetnictví pro každou trasu za rok 2010 a dopisy zaslané Ministerstvu dopravy společnostmi Tirrenia a Siremar v mimořádné správě v dubnu a červnu 2010 ([77]).

4.6. **K souladu nové úmluvy s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011**

(220) Ačkoli měla Itálie za to, že vyrovnávací platba za veřejnou službu vyplácená podle nové úmluvy nepředstavuje státní podporu, rovněž vysvětlila, proč by toto opatření bylo v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, pokud by podporu představovalo.

(221) Itálie připomněla, že hodnocení Komise týkající se skutečné existence služby obecného hospodářského zájmu je omezeno na kontrolu toho, zda se členský stát nedopustil při vymezení dotyčné služby jako služby obecného hospodářského zájmu zjevné chyby. V této souvislosti Itálie popsala trasy stanovené v nové úmluvě a zdůraznila, že všechny spoje strukturálně vyžadují uložení závazků veřejné služby společnosti Siremar i ostatním provozovatelům.

(222) Na podporu tvrzení, že prahová hodnota ve výši 300 000 cestujících podle čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nebyla na jednotlivých trasách provozovaných společností Siremar překročena, poskytla Itálie také roční údaje o počtu cestujících za dvě účetní období předcházející roku, v němž byla zadána služba obecného hospodářského zájmu (tj. 2010 a 2011). Itálie rovněž tvrdila, že je dodrženo ustanovení čl. 2 odst. 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, neboť prodejem části podniku Siremar prostřednictvím soutěžního, transparentního a nediskriminačního zadávacího řízení byly plně dodrženy požadavky nařízení o námořní kabotáži.

(223) Itálie tvrdila, že nová úmluva splňuje všechny podmínky, které se vztahují na pověřovací akty, jak je stanoveno v článcích 4 až 9 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Tato úmluva zejména podrobně stanoví závazky veřejné služby, jejich dobu trvání, mechanismus vyrovnávacích plateb (podle rozhodnutí výboru CIPE a zákona z roku 2009) a mechanismy k zamezení a vrácení případných nadměrných vyrovnávacích plateb. V neposlední řadě Itálie uvedla opatření zavedená k zajištění přísného dodržování podmínek nové úmluvy, která zahrnují systém opravných prostředků a peněžitých sankcí.

4.7. **K protizáruce**

(224) Itálie tvrdila, že dokumenty předložené potenciálními uchazeči v průběhu zadávacího řízení neobsahovaly žádný náznak existence protizáruky na podporu patronátního prohlášení banky Unicredit přiloženého k vítězné nabídce společnosti CdI. Toto prohlášení ve skutečnosti výslovně ani mlčky neodkazovalo na existenci protizáruky vydané Sicílií. Podle italských orgánů byla zakázka zadána společnosti CdI, protože její nabídka splňovala všechny nezbytné požadavky a byla výhodnější než nabídka předložená společností SNS. Itálie rovněž tvrdila, že neexistence spojitosti mezi patronátním prohlášením a protizárukou Sicílie je potvrzena skutečností, že i poté, co Sicílie tuto protizáruku odvolala ([78]), potvrdila banka Unicredit svůj závazek vůči společnosti CdI a následně vydala bankovní záruku ve prospěch společnosti Siremar v mimořádné správě na pokrytí splátek dlužných společností CdI ([79]).

([76]) Komise konstatuje, že údaje týkající se vnitrostátních soudních sporů a obou případů zadání podniku byly neúplné; zejména údaje za rok 2015 nebyly potvrzeny externím poradcem a nebyly poskytnuty údaje za období od 1. ledna do 10. dubna 2016.

([77]) V těchto dopisech podniky tvrdily, že částky vyrovnávací platby za závazek veřejné služby stanovené zákonem z roku 2009 nepostačují k pokrytí čistých nákladů na službu z důvodu zvýšení ceny ropy. Podle dopisu z června 2010 byla částka pro společnost Siremar stále považována za částku „v daném okamžiku" dostatečnou, zatímco v případě společnosti Tirrenia již očekávaný rozdíl dosáhl 23,1 milionu EUR.

([78]) Dopisem vrchního účetního regionu Sicílie.

([79]) Dne 3. února 2012 banka Unicredit vrátila Sicílii protizáruku společnosti CdI a potvrdila, že její záruka není spojena s protizárukou Sicílie. Záruka pak vstoupila v platnost dne 31. července 2012, kdy byl dokončen prodej části podniku Siremar.

(225) Itálie rovněž předložila určité dokumenty, které měly prokázat, že protizáruka neposkytla společnosti CdI selektivní výhodu, a proto ji nelze považovat za státní podporu. Itálie zejména předložila: dohodu o záruce podepsanou dne 20. listopadu 2011 akcionáři společnosti CdI (tj. Sicílie a společnosti Mediterranea, Isolemar S.r.l., Lauro.it S.p.A. a Davimar), v níž se uvedené společnosti dohodly, že vítězné nabídce společnosti CdI poskytnou společnou protizáruku až do výše 35 milionů EUR, a dopis bance Unicredit ze dne 10. května 2012, v němž společnost CdI informovala o podmínkách vztahujících se na její záruku, zejména pokud jde o přirážku alespoň 250 bazických bodů ročně. Podle Itálie protizáruka nedokazuje přítomnost jakéhokoli prvku státní podpory, neboť její následné odvolání nemělo žádný dopad na práva a povinnosti příjemce. Z těchto dokumentů tedy údajně vyplývá, že podmínky, na jejichž základě by bylo možné dospět k závěru, že záruka obsahuje prvky podpory, stanovené ustálenou judikaturou Evropské unie, nejsou v projednávaném případě splněny.

4.8. **K přednosti v přístavu**

(226) Italské orgány tvrdily, že přednost v přístavu neměla za následek žádnou ztrátu státních prostředků. Všichni provozovatelé trajektů ve skutečnosti platí běžné poplatky přístavním orgánům odpovědným za kotvení, bez ohledu na to, zda poskytují veřejné služby, či nikoli. Tato přednost v přístavu se vztahuje pouze na trasy v rámci veřejné služby a Komise ji připustila dopisem ze dne 24. ledna 2011, zaslaným v rámci řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609 (viz oddíl 2.4), pouze v rozsahu těchto tras. Itálie rovněž objasnila, že společnost Siremar a její nástupci za přednost v přístavu neplatili a neplatí žádný dodatečný poplatek.

(227) Vzhledem k tomu, že za přednost v přístavu se nemusí platit žádný poplatek, nelze vyčíslit případnou peněžní výhodu poskytnutou společnosti Siremar a jejím nástupcům. Itálie však uvedla, že v praxi by se přednost v přístavu uplatňovala pouze za omezených okolností, a to z důvodu velikosti většiny přístavů a předběžného plánování příjezdů a odjezdů.

4.9. **K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010**

(228) Itálie nepopřela skutečnost, že společnost Siremar obdržela částku ve výši 7 215 800 EUR na provedení potřebné modernizace plavidel za účelem dodržení mezinárodních bezpečnostních standardů (označovanou také jako „Stockholmské fondy“). Italské orgány však potvrdily, že tyto prostředky byly použity výhradně na pokrytí nákladů na modernizaci plavidel. Když byla dne 21. října 2011 podepsána kupní smlouva se společností CdI, zbývalo pouze 580 600 EUR. Společnost Siremar v mimořádné správě vynaložila zbývající finanční prostředky v lednu 2012, před převodem části podniku na společnost CdI, na provedení některých povinných prací na lodi Martini, které dosud nebyly dokončeny.

(229) Pokud jde o osvobození od daně v souvislosti s úkony a transakcemi spojenými s privatizací části podniku Siremar podle zákona z roku 2010, italské orgány především zdůraznily, že pro společnosti, které jsou účastníky insolvenčního řízení, jsou příjmy stanoveny v souladu s pravidly podle článku 183 konsolidovaného zákona o dani z příjmu. Podle tohoto ustanovení představují příjmy podniku za období od zahájení konkurzního řízení do jeho ukončení rozdíl mezi aktivy podniku na začátku řízení a zbytkovými aktivy na jeho konci. Před ukončením řízení tedy nelze předvídat, zda budou existovat daňové závazky, natož jejich možnou výši.

(230) Pokud jde o nepřímé daně, italské orgány zdůraznily, že stanovená osvobození byla navržena s cílem dosáhnout administrativního zjednodušení. Z daňového hlediska lze jejich účinky považovat za zanedbatelné a ve vztahu k daním, které jsou uplatňovány paušálně, mají jen malý dopad. To se týká zejména registračního poplatku (168 EUR za listinu), poplatku za zápis do katastru nemovitostí a do registru zástav (168 EUR za každý zápis) a kolkovného (14,62 EUR za čtyři strany). Italské orgány rovněž uvedly, že podle článku 9 kupních smluv týkajících se převodu části podniku ze společnosti Siremar v mimořádné správě na společnosti CdI a SNS byly všechny platby a poplatky hrazeny kupujícím. Italské orgány objasnily, že v případě převodu na společnost SNS se uplatní pevný poplatek za registraci ve výši 245 EUR ve smyslu čl. 19-ter odst. 24-bis nařízení s mocí zákona č. 135/2009.

(231) V neposlední řadě italské orgány rovněž objasnily, že prostředky z fondu FAS nebyly použity k poskytnutí dodatečné vyrovnávací platby společnostem bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Siremar. Uvedené prostředky byly naopak poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společnostem bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto prostředky nepostačují. Itálie uvádí, že ustanovení čl. 1 odst. 5-ter nařízení s mocí zákona č. 125/2010 umožnilo regionům využít prostředky z fondu FAS k částečnému nebo úplnému financování řádné vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, a tudíž k zajištění kontinuity služeb námořní dopravy. Kromě toho italské orgány objasnily, že podle článku 26 nařízení s mocí zákona č. 185/2008 bylo pro skupinu Tirrenia na každý rok v letech 2009, 2010 a 2011 vyčleněno 65 milionů EUR a 195 milionů EUR pak bylo čerpáno z prostředků fondu FAS. Tyto

prostředky byly následně převedeny na účet Ministerstva dopravy za účelem vyplácení vyrovnávací platby za závazek veřejné služby společnostem bývalé skupiny Tirrenia (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar a Saremar). Toto opatření se proto údajně týkalo pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek služby.

4.10. **K neexistenci hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností CdI**

(232) Itálie uvedla, že mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a CdI neexistuje hospodářská kontinuita, a to z těchto důvodů:

a) *rozsah prodeje:* Itálie zdůraznila, že společnost Siremar měla být původně prodána jako součást společnosti Tirrenia (jejíž dceřinou společností byla). Po neúspěchu tohoto pokusu o privatizaci byla uspořádána samostatná zadávací řízení pro část aktiv příslušné společnosti (tj. části podniku Tirrenia a části podniku Siremar). Prodej se týkal rovněž omezeného počtu aktiv společnosti Siremar v mimořádné správě, která předtím neměla žádnou funkční autonomii; vedlejší aktiva, která nebyla pro veřejnou službu podstatná, včetně rychlého trajektu, byla prodána samostatně. Společnost CIN mimoto nepřevzala dluhy společnosti Siremar v mimořádné správě, které vznikly před převodem;

b) *hospodářská činnost*: podmínky týkající se plnění závazků veřejné služby definovaných novou úmluvou pro CdI se podstatně liší od podmínek obsažených v původní úmluvě pro společnost Siremar. Nová úmluva zejména obsahuje odlišná kritéria pro výpočet vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby (která je stanovena v maximální výši namísto úplného pokrytí ztrát spojených s veřejnou službou) a zavádí větší flexibilitu sazeb nabízených cestujícím (s uplatněním cenových stropů namísto pevných cen). Itálie se domnívala, že podstatná změna způsobu výpočtu vyrovnávací platby nabyvatele nutně přiměla zvýšit organizační efektivnost části podniku Siremar. V neposlední řadě Itálie tvrdila, že převod z veřejného vlastníka na soukromého vlastníka znamená radikální změnu v organizaci a řízení části podniku;

c) *přerušení práce*: Itálie uvedla, že nedošlo k automatickému převodu zaměstnanců na nabyvatele. Společnost Siremar v mimořádné správě své zaměstnance propustila a nesla plně odpovědnost za případné zbytkové náklady spojené se starými smlouvami. Nabyvatel poté předložil bývalým zaměstnancům nové návrhy pracovních smluv, pokud se tito zaměstnanci považovali za nezbytné pro výkon převedené činnosti (tj. poskytování veřejné služby). Jestliže bývalí zaměstnanci nabídku akceptovali, byli přijati na základě nové a odlišné smlouvy.

d) *ceny převodu*: Itálie uvedla, že nezávislý odborník odhadl hodnotu části podniku Siremar a že zadávací řízení na její prodej obsahovalo jako jediné kritérium pro výběr nabídek nejvyšší cenu;

e) *rozdílná kapitálová účast prodávajícího a kupujícího:* Itálie uvedla, že nabyvatel byl určen prostřednictvím veřejného zadávacího řízení, které bylo otevřené pro co nejvyšší možný počet potenciálních uchazečů. Toto zadávací řízení bylo založeno na zásadách hospodářské soutěže, transparentnosti a nediskriminace a jako kritérium zadání byla použita nejvyšší cena. Kromě toho Itálie odkázala na rozhodnutí italského orgánu pro hospodářskou soutěž (AGCM) č. 23023 ze dne 23. listopadu 2011 ([80]), podle kterého žádný jednotlivý akcionář společnosti Mediterranea nemohl vykonávat výlučnou nebo společnou kontrolu nad částí podniku Siremar. Úspěšný uchazeč, tj. společnost CdI, byla ve skutečnosti z 65,32 % ovládána společností Mediterranea. Sicílie vlastnila 43,02 % akcií společnosti Mediterranea, zatímco zbývající akcie vlastnily společně tři soukromé subjekty. Tyto subjekty držely kmenové akcie nebo „akcie typu A“, zatímco Sicílie držela „akcie typu B“, s určitými omezeními. Sicílie například nemohla jmenovat žádného ze svých úředníků nebo ředitelů do správní rady společnosti. Z těchto důvodů Itálie tvrdila, že totožnost prodávajícího se lišila od totožnosti kupujícího a že prodávající nebyl schopen vykonávat žádnou kontrolu nebo ani pouhou účast na řízení části podniku Siremar po jejím převodu na společnost CdI;

f) *ekonomická logika transakce*: cílem transakce byla liberalizace činností v odvětví námořní dopravy vykonávaných společností Siremar za účelem dodržení nařízení o námořní kabotáži. První výzva k vyjádření zájmu byla mimoto zveřejněna dne 4. října 2010, zatímco formální vyšetřovací řízení Komise bylo zahájeno rozhodnutím ze dne 5. října 2011. Itálie tedy tvrdila, že cílem transakce nebylo obejít pravidla státní podpory, nýbrž že tato transakce byla naplánována a provedena s úmyslem uskutečnit důležitý obchodní projekt.

([80]) C11320 – Compagnia delle Isole v. Ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione (Siremar), opatření č. 23023 ze dne 23 listopadu 2011.

5. PŘIPOMÍNKY PŘEDLOŽENÉ ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI

5.1. Připomínky předložené společností Siremar v mimořádné správě

(233) Společnost Siremar v mimořádné správě předložila hlavní soubor připomínek a později také dopis. Následně probíhaly také neformální výměny s plným vědomím italských orgánů s cílem objasnit některé dosud nevyřešené otázky nebo získat konkrétní informace. Kromě toho společnost Siremar v mimořádné správě předložila u většiny opatření podpory argumenty velmi podobné těm, které předložila Itálie.

5.1.1. *K řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609*

(234) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012, doručené dne 19. dubna 2013, společnost Siremar v mimořádné správě nejprve poukázala na řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609 zahájené Komisí s ohledem na nesprávné uplatňování nařízení o námořní kabotáži (viz také oddíl 2.4). V této souvislosti odkázala společnost Siremar v mimořádné správě na dopis ze dne 21. prosince 2009 (viz 136. bod odůvodnění) týkající se úmyslu Itálie uspořádat zadávací řízení nikoli na smlouvy o veřejných službách, nýbrž na prodej společností lodní dopravy, s nimiž byly tyto smlouvy uzavřeny. V tomto dopise se zdůrazňuje, že vzhledem k plánované důkladné revizi odvětví a s přihlédnutím ke značnému sociálnímu dopadu nabídek v případě, že by tyto nabídky nezahrnovaly podniky, byly zvolené postupy v zásadě a výjimečně přijatelné k zajištění souladu se zásadou nediskriminace mezi majiteli lodí ze Společenství.

(235) Dne 21. června 2012 (viz 143. bod odůvodnění) zaslala Komise Itálii odůvodněné stanovisko týkající se prodlevy při provádění soutěžních řízení k zadání veřejných služeb v oblasti námořní kabotáže provozovaných společnostmi Caremar, Laziomar a Saremar, a to více než tři roky po uplynutí normální doby platnosti příslušných smluv. Jelikož italské orgány dokončily soutěžní řízení k zadání veřejných služeb v oblasti námořní kabotáže provozovaných společnostmi Tirrenia, Siremar a Toremar, odůvodněné stanovisko se těchto společností netýkalo. Na základě dřívějších výměn mezi italskými orgány a útvary Komise společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že Komise konstatovala, že privatizace části podniku Siremar je v souladu s článkem 4 nařízení o námořní kabotáži.

(236) Na základě judikatury soudů Unie ([81]) společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že pokud se stanoví, že závazky veřejné služby jsou v souladu s nařízením o námořní kabotáži, je třeba mít za to, že tyto závazky jsou v souladu s právními předpisy, aniž by bylo nutné provést další ověření podle čl. 106 odst. 2 SFEU. Společnost Siremar v mimořádné správě je toho názoru, že jelikož řízení o nesplnění povinnosti dospělo k závěru, že závazky veřejné služby uložené na trasách provozovaných částí podniku Siremar před privatizací byly s ohledem na nařízení o námořní kabotáži odůvodněné, nelze tento závěr v rámci formálního vyšetřovacího řízení Komise podle čl. 108 odst. 2 SFEU zpochybnit ([82]). Případné další kroky podle čl. 108 odst. 2 SFEU by proto měly být omezeny na jiná opatření než vyrovnávací platbu za dodatečné náklady vyplývající ze závazků veřejné služby, jež byly zákonně svěřeny a provozovány v souladu s nařízením o námořní kabotáži.

(237) V neposlední řadě společnost Siremar v mimořádné správě odkázala na rozsudek z roku 2009, který zrušil rozhodnutí z roku 2004, a na možnost, že by vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, která byla předmětem zmíněného rozhodnutí, mohla být považována za existující podporu. Pokud by podpora poskytnutá bývalé skupině Tirrenia byla skutečně kvalifikována jako existující podpora, vztahovala by se tato kvalifikace pravděpodobně i na vyrovnávací platbu vyplácenou za závazky veřejné služby, které plnila část podniku Siremar až do privatizace, a to z těchto důvodů:

a) prodloužení původních úmluv bylo naprosto nezbytné k zajištění poskytování veřejné služby do zadání nové úmluvy v rámci privatizace části podniku Siremar. Společnost to tudíž pokládala za odůvodněné vzhledem k výsledku řízení o nesplnění povinnosti zahájeného Komisí;

b) jediné podstatné změny provedené od 1. ledna 2009 měly za následek snížení celkové výše vyrovnávací platby za závazek veřejné služby.

5.1.2. *K prodloužení původní úmluvy*

(238) Pokud jde o existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu na trasách provozovaných částí podniku Siremar podle původní úmluvy, společnost Siremar v mimořádné správě původně vyjmenovala spoje, na kterých během období prodloužení poskytovala veřejnou službu. V některých obdobích roku byly některé trasy provozovány v rámci hospodářské soutěže s jinými provozovateli. Tito provozovatelé však rovněž poskytovali veřejnou službu, a byla jim tedy vyplácena vyrovnávací platba. V důsledku toho společnost Siremar v mimořádné správě

([81]) Společnost Siremar v mimořádné správě odkazuje zejména na rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 15. června 2005, Fred Olsen, SA, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, bod 215.

([82]) Společnost Siremar v mimořádné správě odkazuje na rozsudek Soudního dvora ze dne 10. května 2005, Itálie v. Komise, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, a na rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 4. března 2009, Tirrenia di Navigazione v. Komise, spojené věci T-265/04, T-292/04 a T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

uvedla, že přítomnost těchto provozovatelů nezpochybňuje existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu. Kromě toho společnost Siremar v mimořádné správě poskytla údaje o cestujících na trasách provozovaných v letech 2010 a 2011, z nichž vyplynulo, že na všech jednotlivých trasách byl průměrný roční objem přepravy nižší než 300 000 cestujících ([83]). Na tomto základě by podmínky podle čl. 2 odst. 1 písm. d) a e) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 byly splněny. Jelikož vyrovnávací platba vyplácená na základě prodloužení původních úmluv byla v rámci řízení o nesplnění povinnosti schválena, je splněna i podmínka stanovená v čl. 2 odst. 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 resp. čl. 2 odst. 2 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(239) Společnost Siremar v mimořádné správě také tvrdila, že od Itálie neobdržela nadměrnou vyrovnávací platbu. Společnost zaprvé odkázala na zprávu Účetního dvora, která schválila metodiku stanovenou v článku 3 původní úmluvy pro stanovení výše vyrovnávací platby pro společnosti bývalé skupiny Tirrenia. Zadruhé společnost Siremar v mimořádné správě zdůraznila, že v období, kdy byla v mimořádné správě (září 2010 až červenec 2012), byla výše dotace nižší přibližně o 16 milionů EUR v absolutním vyjádření a přibližně o 25 % v relativním vyjádření než průměrná výše dotací, jež společnost obdržela v předchozích dvou letech (2008–2009). Společnost Siremar v mimořádné správě uvedla, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplacená do konce roku 2009 jí umožňovala dosáhnout rovnováhy příjmů a výdajů a pokračovat v činnosti navzdory postupnému zhoršování hospodářské a finanční situace. V průběhu času se však společnost Siremar stala závislejší na dotacích, jejichž podíl na obratu se v období let 1999 až 2008 zvýšil z 64 % na 77 %. Od roku 2010 pak zákon z roku 2009 stanovil maximální výši vyrovnávací platby na úrovni výrazně nižší než v předchozích letech. Společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že veřejná dotace proto nebyla schopna pokrýt její provozní náklady. V důsledku toho společnost Siremar v mimořádné správě dospěla k závěru, že v letech, kdy byla původní úmluva prodloužena, nemohlo dojít k poskytnutí nadměrné vyrovnávací platby, a že nová metodika výpočtu vyrovnávací platby nutila nového vlastníka části podniku reorganizovat své činnosti s cílem zvýšit jejich efektivitu.

5.1.3. *K údajnému protiprávnímu prodloužení podpory na záchranu ve prospěch společnosti Siremar*

(240) Společnost Siremar v mimořádné správě připomněla, že dne 16. května 2011 italské orgány informovaly Komisi o tom, že mimořádné správy společností Tirrenia a Siremar splatí podporu na záchranu schválenou rozhodnutím z roku 2010 po dokončení prodeje části podniku Tirrenia a části podniku Siremar z výnosů získaných při tomto prodeji. Společnost Siremar v mimořádné správě podotkla, že dokončení prodeje části podniku Siremar se zpozdilo kvůli neočekávaným událostem, a že společnost Siremar v mimořádné správě proto musela provozovat své služby podstatně déle, než se plánovalo, a nést související náklady. Podpora na záchranu byla státu nicméně splacena v plné výši prostřednictvím jediné platby provedené dne 18. září 2012, tj. pouze 48 dnů od převodu části podniku Siremar, k němuž došlo dne 1. srpna 2012.

(241) Pokud jde o podmínku uvedenou v bodě 25 písm. c) pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, společnost Siremar v mimořádné správě uvedla, že plán likvidace společností Tirrenia a Siremar byl zveřejněn na internetových stránkách mimořádné správy ([84]) dlouho před uplynutím výše uvedené šestiměsíční lhůty. Společnost Siremar v mimořádné správě dodala, že případné důležité informace o následném vývoji procesu privatizace, jimiž je údajně v podstatě plán restrukturalizace definovaný v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, byly Komisi řádně předkládány v souvislosti s řízením týkajícím se státní podpory i schválení fúze. Společnost Siremar v mimořádné správě tedy tvrdila, že Komise byla dokonale informována a že tento plán byl realistický, vnitřně provázaný a s širokým pokrytím, takže zajišťoval obnovení životaschopnosti společnosti Siremar, jak se vyžaduje v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(242) Společnost Siremar v mimořádné správě rovněž tvrdila, že společnost Siremar přestala být podnikem v obtížích, jakmile obdržela podporu na záchranu, která jí umožnila řádně poskytovat veřejnou službu, přičemž současně náležitě probíhal proces likvidace. Podle jejího názoru byly v dotyčném období tyto činnosti vykonávány řádně a bez přerušení, jež obvykle charakterizují podnik v obtížích. Společnost Siremar v mimořádné správě dodala, že se dokončení privatizace časově shodovalo s kompletním provedením plánu restrukturalizace. Plán předpokládal strukturální změny organizace a řízení společnosti Siremar zajišťující obnovení dlouhodobé ziskovosti. V neposlední řadě společnost Siremar v mimořádné správě zdůraznila, že rozhodnutí z roku 2010 potvrdilo dodržení zásady „jednou a dost“ i s ohledem na minulost, tj. ve vztahu k případným podporám na záchranu a restrukturalizaci nebo případným protiprávním podporám, jako je vyrovnávací platba za závazek veřejné služby. Společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že italské orgány mohly mít oprávněná očekávání, že tato vyrovnávací platba nezahrnuje prvky státní podpory.

([83]) Komise však konstatuje, že na jedné trase (ALC/2) činil v letech 2010 a 2011 průměrný počet cestujících 300 357,5.

([84]) Viz: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/ (odkaz poskytnutý společností) a rovněž http://www.siremar-in-as.it/.

5.1.4. *K nové úmluvě*

(243) Co se týká použitého postupu, společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že Itálie oznámila Komisi novou úmluvu dne 10. ledna 2012 pouze z důvodu právní jistoty. Společnost Siremar v mimořádné správě ve skutečnosti nesouhlasila s názorem Komise uvedeným v rozhodnutí z roku 2012, podle kterého toto opatření může představovat protiprávní podporu, která byla poskytnuta v rozporu s povinností zdržet se jednání stanovenou v čl. 108 odst. 3 SFEU.

(244) Společnost Siremar v mimořádné správě se v podstatě odvolávala na čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark a vysvětlila, proč se domnívá, že každé kritérium bylo splněno, čímž vyloučila přítomnost jakéhokoli prvku státní podpory v nové úmluvě.

(245) Zaprvé podnik byl pověřen poskytováním služby obecného hospodářského zájmu (první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark): článek 3 nové úmluvy jednoznačně stanoví služby, které mají být poskytovány, zatímco v příloze A jsou podrobně stanoveny typy plavidel, jež se mají používat, a časové intervaly, které mají být pokryty, s upřesněním požadavků na večerní a noční spoje a limitů jízdného. Zadruhé parametry pro výpočet vyrovnání byly předem stanoveny transparentním a objektivním způsobem (druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark): nová úmluva, její přílohy a rozhodnutí výboru CIPE obsahovaly podrobný popis metodiky výpočtu. Zatřetí vyrovnání se týkalo pouze čistých nákladů na poskytování veřejné služby (třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark): nová úmluva stanoví, že vyrovnávací platby se poskytují pouze za služby poskytované v rámci veřejné služby. Prvky, které je třeba vzít v úvahu při výpočtu nákladů a přiměřeného zisku, tj. návratnost rizikového kapitálu ve výši 6,5 %, byly stanoveny v rozhodnutí výboru CIPE a v přílohách B a C nové úmluvy. Začtvrté vyrovnání musí stanoveno v minimální výši (čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark): společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že zadávací řízení na privatizaci části podniku Siremar bylo transparentní, otevřené a nediskriminační a že způsob výpočtu vyrovnávací platby vyžaduje větší efektivitu ze strany provozovatele služby.

(246) Aniž je dotčeno odůvodnění týkající se kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark, společnost Siremar v mimořádné správě se taktéž zabývala pochybnostmi Komise ohledně souladu nové úmluvy s podmínkami stanovenými v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(247) Společnost Siremar v mimořádné správě zejména tvrdila, že na základě údajů o počtu cestujících v letech 2010 a 2011 není překročena prahová hodnota týkající se počtu cestujících stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Společnost Siremar v mimořádné správě také prohlásila, že vzhledem k výsledku řízení o nesplnění povinnosti (viz též oddíl 5.1.1) a po privatizaci části podniku Siremar je dodržena také podmínka stanovená v čl. 2 odst. 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(248) Společnost Siremar v mimořádné správě odkázala na argumenty předložené s ohledem na kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, aby prokázala, že podmínky požadované v čl. 4 písm. a) a b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 jsou splněny. Kromě toho nová úmluva stanoví parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby, jakož i ustanovení k zamezení a navrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby, jakož i závazné požadavky týkající se základních aspektů (cena, kvalita a množství) poskytovaných služeb (čl. 4 písm. d) a e) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011). Kromě toho pro každou trasu je v příloze A nové úmluvy stanoveno maximální jízdné na osobu nebo vozidlo, přičemž se rozlišuje mezi běžným jízdným a sníženými sazbami jízdného pro obyvatele ostrovů. Roční vyrovnávací platba za závazky veřejné služby je stanovena pro celou dobu platnosti úmluvy. Existuje však mechanismus, který stanoví revizi referenčních ekonomických parametrů každé tři roky, jakož i ochranná doložka ve prospěch obou stran pro případ nepředvídaných a strukturálních změn nad stanovenou prahovou hodnotu u určitých ekonomických parametrů. Kromě toho k zajištění úplného splnění výše popsaných požadavků zavedla nová úmluva přísný a komplexní systém sankcí pro provozovatele služby založený na zásadě odrazujícího účinku. Ministerstva pověřená dohledem mohou rovněž provádět inspekce a kontroly a získávat informace potřebné pro posouzení plnění závazků stanovených v úmluvě (článek 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011). V neposlední řadě společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že dodržela ostatní použitelná ustanovení rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (články 6 až 9) tím, že dodržela obecná ustanovení upravující provádění otevřených, transparentních a nediskriminačních zadávacích řízení, jako bylo řízení použité pro prodej části podniku Siremar.

5.1.5. *K privatizaci společnosti Siremar a k protizáruce*

(249) Společnost Siremar v mimořádné správě připomněla hlavní fáze zadávacího řízení a následný vývoj a poznamenala, že mimořádný komisař navrhl a provedl zadávací řízení způsobem, který je považován za nejvhodnější pro zajištění nejvyšší možné hodnoty, a že je ze zákona povinen přijmout záruky zajišťující transparentnost, nestrannost a spravedlnost zadávacího řízení. Nezávislý znalec zejména stanovil minimální cenu a výběr vítězné nabídky

vycházel z kritéria nejvyšší ceny. Kromě toho společnost Siremar v mimořádné správě zdůraznila, že při zkoumání možné existence podpory poskytnuté v souvislosti s privatizací měla Komise postupovat podle judikatury ve věci GRAWE ([85]), v níž se uvádí, že v případě privatizace společnosti ve vlastnictví státu lze předpokládat, že tržní cena odpovídá nejvyšší obdržené nabídce, pokud je tato nabídka věrohodná a má ekonomickou hodnotu.

(250) Společnost Siremar v mimořádné správě také tvrdila, že zadávací řízení nebylo spojeno s žádnými podmínkami, které by mohly samy o sobě vést ke snížení hodnoty aktiv nabízených k prodeji nebo k omezení počtu potenciálních nabyvatelů. To platí zejména pro podmínky uvedené v rozhodnutí z roku 2011, které se týkají: i) zachování úrovně zaměstnanosti a ii) spojení plavidel se závazky veřejné služby v rámci jednoho zadávacího řízení. Co se týká prvního bodu, společnost Siremar v mimořádné správě zdůraznila, že se jedná o povinné ustanovení obsažené v legislativním aktu obecné povahy a použitelné bez výjimky po omezenou dobu dvou let. Pokud jde o druhý bod, společnost Siremar v mimořádné správě konstatovala, že možnost využít flotilu části podniku k provozování tras v rámci veřejné služby, které byly stanoveny v úmluvě, patrně představuje spíše životaschopnou obchodní příležitost než negativní faktor, který by mohl ovlivnit hodnotu části podniku určeného k prodeji, zejména v době recese v odvětví námořní dopravy.

(251) Pokud jde o konkrétní otázku protizáruky Sicílie, společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že v dokumentech předložených uchazeči v průběhu zadávacího řízení nic nenaznačovalo existenci protizáruky. Zejména patronátní prohlášení banky Unicredit ze dne 12. října 2011 neobsahovalo žádný výslovný ani mlčky předpokládaný odkaz na protizáruku vystavenou Sicílií. Banka Unicredit rovněž dodržela svůj závazek zaručit odložené platby části kupní ceny i poté, co Sicílie svou protizáruku odvolala. Skutečnost, že prodej byl dokončen dlouho poté, co Sicílie protizáruku odvolala, ve skutečnosti postačuje k závěru, že mezi patronátním prohlášením banky Unicredit a protizárukou Sicílie neexistovala žádná podstatná vazba.

(252) Z těchto důvodů dospěla společnost Siremar v mimořádné správě k závěru, že pochybnosti Komise ohledně existence podpory v procesu privatizace části podniku Siremar, včetně protizáruky vydané Sicílií, nebyly odůvodněné.

5.1.6. *K neexistenci hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností CdI*

(253) Společnost Siremar v mimořádné správě popsala následující prvky související s privatizací části podniku Siremar: rozsah převodu (aktiva a pasiva); hospodářská činnost, pracovní síla a totožnost stran; kupní cena; logika a načasování převodu. Společnost Siremar v mimořádné správě tvrdila, že v daném případě poukazují všechny tyto aspekty na neexistenci hospodářské kontinuity mezi mimořádnou správou prodávající část podniku Siremar a nabyvatelem.

(254) Společnost Siremar v mimořádné správě zejména poznamenala, že:

a) rozsah převodu na společnost CdI byl menší, než se původně plánovalo, neboť k prodeji byla nabízena pouze část podniku Siremar, a nikoli celá společnost Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Po dokončení prodeje byla všechna zbývající pasiva spojená s aktivy části podniku Siremar zrušena;

b) samotná povaha transakce, tj. dosažení privatizace, znamenala zjevnou diskontinuitu hospodářské činnosti, pokud jde o organizační strukturu, rozhodovací procesy, kritéria řízení a podnikové strategie;

c) jak je stanoveno v čl. 56 odst. 3-bis legislativního nařízení č. 270/1999, článek 2112 občanského zákoníku se nevztahuje na prodej společností poskytujících základní veřejné služby, což zajišťuje, že nedochází k převzetí pracovních sil;

d) minimální kupní cena byla stanovena nezávislým znalcem; postup prodeje byl transparentní a nediskriminační a jako jediné kritérium pro zadání zakázky stanovil nejvyšší cenu;

e) obě strany byly na sobě nezávislé, jelikož akcie Sicílie ve společnosti Mediterranea jí neumožnily vykonávat žádný vliv na její činnost (viz 232. bod odůvodnění písm. e));

f) zadávací řízení týkající se části podniku Siremar bylo zahájeno dne 4. října 2010, zatímco Komise zahájila formální vyšetřovací řízení až rozhodnutím ze dne 5. října 2011. Účelem transakce proto nemohlo být obcházení pravidel státní podpory. Cílem transakce byla naopak liberalizace odvětví námořní dopravy, jak ukládá nařízení o námořní kabotáži, a to prostřednictvím privatizace.

([85]) Rozsudek Tribunálu ze dne 28. února 2012, Grazer Wechselseitige Versicherung AG v. Evropská komise, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

5.1.7. *Další předložení rozhodnutí Státní rady týkající se protizáruky*

(255) Dne 12. února 2014 předložila společnost Siremar v mimořádné správě rozhodnutí č. 592/14 týkající se protizáruky poskytnuté Sicílií (viz 96. bod odůvodnění) a své předběžné posouzení. Rozhodnutí č. 592/14 zejména:

a) vycházelo z vnitrostátního práva a uznalo, že výlučnou pravomoc posuzovat slučitelnost jakékoli oznámené nebo protiprávní podpory s vnitřním trhem má Komise;

b) vycházelo z toho, že protizáruka narušila plnou účinnost zásady nediskriminace mezi oběma účastníky zadávacího řízení;

c) a tedy částečně zrušilo postup prodeje části podniku Siremar.

(256) Pokud jde o poslední bod, mimořádná správa již v této fázi uvedla, že nelze vyloučit, že bude znovu vyzvána k výkonu činností vyžadovaných zákonem za účelem ukončení procesu privatizace společnosti Siremar.

5.2. **Připomínky společnosti SNS**

(257) V průběhu šetření zaslala společnost SNS čtyři dopisy: tři sdělení obsahující informace a formální žádost určenou Komisi, aby upřednostnila část šetření ve věci skupiny Tirrenia týkající se společnosti Siremar. Následně probíhaly také neformální výměny s plným vědomím italských orgánů s cílem objasnit některé dosud nevyřešené otázky nebo získat konkrétní informace. V tomto oddíle jsou shrnuty pouze připomínky obsažené v uvedených třech sděleních ([86]).

5.2.1. *První předložení připomínek*

(258) Ve svých prvních předložených připomínkách, zaslaných dne 22. února 2012 po přijetí rozhodnutí z roku 2011, předala společnost aktuální informace o procesu privatizace společnosti Siremar a vysvětlení k protizáruce vydané Sicílií dne 12. října 2011 po poslední žádosti o lepší nabídky ze dne 29. září 2011. Společnost SNS zejména zdůraznila, že tato protizáruka: 1) není úměrná podílům Sicílie ve společnosti Mediterranea; 2) byla vydána Sicílií z vlastního podnětu a bezúplatně; 3) byla vydána bez jakékoli následné kompenzace nebo zmírnění rizika ze strany akcionářů společnosti CdI. Společnost SNS rovněž zaslala Komisi kopii protizáruky. Navíc podle tvrzení společnosti znění této protizáruky jasně stanovilo, že protizáruka je podmínkou pro to, aby banka Unicredit vydala záruku na odložené splátky kupní ceny. Společnost SNS proto dospěla k závěru, že protizáruka představuje protiprávní státní podporu poskytnutou ve prospěch společnosti CdI, a případně i ve prospěch banky Unicredit.

5.2.2. *Druhé předložení připomínek*

(259) V připomínkách uvedených ve svém druhém sdělení, zaslaném dne 21. března 2013 po přijetí rozhodnutí z roku 2012, společnost zrekapitulovala jednotlivé fáze procesu privatizace a související soudní spor až do uvedeného data (viz bod 2.3.3.2). Tyto připomínky se rovněž týkaly stížnosti, kterou podal provozovatel trajektové dopravy NGI k Ministerstvu dopravy v souvislosti se zadáním zakázky na poskytování služeb dopravy na Egadské ostrovy a ostrovy Pantelleria a Ustica společnosti CdI ([87]). Společnost rovněž objasnila povahu nepřímého podílu Sicílie ve společnosti CdI a vysvětlila, proč se domnívá, že protizáruka i navýšení kapitálu představují opatření státní podpory.

(260) Zaprvé podle společnosti SNS nelze nepřímý podíl Sicílie ve společnosti CdI považovat za menšinový podíl bez jakéhokoli vlivu na řízení společnosti. Sicílie ve skutečnosti zasahovala do všech strategických rozhodnutí společnosti CdI. Stěžovatel zejména poukázal na to, že Dr. Vincenzo Emanuele souběžně zastával funkci vrchního účetního Sicílie a předsedy dozorčí rady společnosti Mediterranea, a byl proto schopen ovlivňovat rozhodnutí společnosti CdI. Podle článku 2409-octies italského občanského zákoníku vykonává dozorčí rada kontrolní funkce. Do její působnosti patří rovněž: jmenování a odvolávání členů správní rady; schvalování rozpočtu; plnění úkolů přidělených dozorčí radě podle článku 2403 italského občanského zákoníku; podávání žalob o náhradu škody proti členům správní rady; předkládání aktualizované výroční zprávy určené akcionářům. Kromě toho stanovy společnosti Mediterranea udělují dozorčí radě této společnosti další pravomoci k hlasování o strategických transakcích a o finančních a průmyslových plánech připravených správní radou. Společnost SNS rovněž zdůraznila, že v době založení společnosti Mediterranea jmenovala Sicílie dva ze tří členů správní rady společnosti. V neposlední řadě společnost SNS uvedla, že menšinoví akcionáři společností Mediterranea a CdI jsou částečně stejní a tato okolnost posílila vliv Sicílie. Zejména společnosti Lauro.it S.p.A. a Isolemar S.r.l. byly menšinovými akcionáři společnosti Mediterranea i společnosti CdI.

([86]) Dne 30. ledna 2012 podala společnost SNS stížnost proti postupu prodeje části podniku Siremar, zaevidovanou pod číslem SA.34292.

([87]) Ministerstvo dopravy stížnost společnosti NGI zamítlo, společnost NGI ji však nestáhla a požádala ministerstvo, aby pozastavilo vyplácení vyrovnávací platby ve výši přibližně 55 milionů EUR ročně. Společnost SNS takovou korespondenci neposkytla a neposkytla podrobnosti o případných následných krocích.

(261) Zadruhé, pokud jde o protizáruku, společnost SNS uvedla, že v okamžiku, kdy měla být zakázka zadána společnosti SNS a po uplynutí lhůty stanovené v řízení, změnila společnost CdI svou nabídku a navrhla nahrazení předtím předložené záruky, kterou vydala společnost Commercial Fidi, zárukou vystavenou bankou Unicredit, která byla kryta protizárukou Sicílie. Následně dne 12. října 2011 po poslední žádosti o lepší nabídky vydala banka Unicredit nové patronátní prohlášení ve prospěch společnosti CdI, aniž by zmínila jakoukoli protizáruku. Téhož dne však Sicílie potvrdila svou protizáruku ve prospěch banky Unicredit a změnila částky tak, aby odpovídaly částkám uvedeným v patronátním prohlášení banky Unicredit. Společnost SNS rovněž poukázala na to, že kromě nepřímé akciové účasti ve společnosti CdI měla Sicílie rovněž menšinový podíl v bance Unicredit (0,62 %) a měla s touto bankou úzký vztah ([88]).

(262) Společnost SNS se domnívá, že mimořádná správa by zadala část podniku Siremar společnosti SNS, pokud by banka Unicredit neposkytla záruku společnosti CdI. S ohledem na výše uvedené společnost SNS tvrdila, že na základě judikatury v oblasti státní podpory a na základě sdělení o zárukách spadá protizáruka do definice opatření státní podpory, neboť poskytla společnosti CdI selektivní hospodářskou výhodu, což jí umožnilo vyhrát zadávací řízení týkající se části podniku Siremar za použití státních prostředků a narušilo to hospodářskou soutěž a obchod. Společnost SNS skutečně tvrdila, že opatření by mohlo zahrnovat i poskytnutí podpory bance Unicredit, neboť rizikový profil její záruky ve prospěch společnosti CdI by byl zmírněn.

(263) Zatřetí společnost SNS popsala navýšení kapitálu společnosti CdI a postupné změny v akcionářských strukturách společností CdI a Mediterranea. Společnost SNS především uvedla, že po dvoustupňovém navýšení kapitálu z 1 milionu EUR na 21 480 263 EUR držela společnost Mediterranea i nadále většinu akcií společnosti CdI. Společnost SNS rovněž poznamenala, že v okamžiku obou fází navýšení kapitálu byla Sicílie většinovým akcionářem společnosti CdI, ačkoli její podíl byl následně zředěn a dosáhl 43,02 %. Společnost SNS se domnívá, že rozhodnutí přistoupit k navýšení kapitálu a poskytnout protizáruku byla propojená a že ani jedno z nich by v konečném důsledku nebylo zaměřeno na dosažení zisku. Žádný soukromý investor by s ohledem na dotčené částky a načasování obou opatření neprovedl navýšení kapitálu a souběžně by nevydal takovou protizáruku. V neposlední řadě společnost SNS zdůraznila, že soukromí akcionáři, kteří se podíleli na navýšení kapitálu společnosti CdI, drželi mnohem nižší podíly než Sicílie (přibližně poloviční) a nikdy by se tohoto navýšení kapitálu neúčastnili, pokud by Sicílie neposkytla většinu finančních prostředků z veřejných prostředků. Společnost SNS proto tvrdila, že navýšení kapitálu společnosti CdI splňuje rovněž všechny podmínky pro to, aby mohlo být považováno za státní podporu.

(264) V neposlední řadě společnost popsala problémy týkající se provádění nové úmluvy ze strany CdI, významná zpoždění, zrušení a zvýšení sazeb, kterým čelili koncoví uživatelé, a požádala Komisi, aby šetření uzavřela pouze v souvislosti s protizárukou a navýšením kapitálu.

5.2.3. *Třetí předložení připomínek*

(265) V třetím sdělení zaslaném dne 31. července 2019 vznesla společnost SNS předběžné připomínky k menším ostrovům obsluhovaným podle nové úmluvy. Sicílie má čtrnáct menších ostrovů, z nichž každý má vlastní obyvatelstvo a potřebu námořního spojení, což vyžaduje pravidelnou a častou námořní dopravu s pevninou, včetně dodávek základních komodit, jako jsou potraviny, voda, palivo a poštovní zásilky. Mnohé z těchto ostrovů nedisponují nemocnicemi ani středními školami, takže pacienti a studenti se musí při naplňování vzdělávacích a zdravotních potřeb spoléhat na stabilní a cenově dostupná spojení ([89]). Společnost SNS rovněž zdůraznila, že všechny ostrovní evakuační plány, ať už pro případ přírodních katastrof, nebo pro účely civilní ochrany, jsou založeny na námořních spojích stanovených v nové úmluvě.

(266) Společnost SNS proto uvedla, že podle jejího mínění vyrovnávací platba, která jí byla vyplacena podle nové úmluvy, nepředstavuje státní podporu, neboť splňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark. Společnost SNS zejména porovnala svůj případ se službami poskytovanými společností Saremar, které byly posouzeny v rámci rozhodnutí z roku 2014, a zdůraznila několik prvků, které se vztahují na SNS, nikoli však na dané služby:

a) přesně definované závazky veřejné služby nezbytné k řešení historického selhání trhu (první kritérium podle rozsudku ve věci Altmark). Závazky veřejné služby, kterými byla společnost SNS pověřena, jsou jasně definovány ve všech jejich prvcích, pokud jde o trasy, typ plavidel, četnost služeb, předpisy, pohodlí, bezpečnost, maximální sazby jízdného atd., a režim veřejné služby je nezbytný k řešení historického selhání trhu v oblasti námořního spojení mezi Sicílií a jejími menšími ostrovy. Společnost SNS například uvedla, že podle nové úmluvy činí roční příjmy z prodeje jízdenek sotva 30 % nákladů na provozování tras, což je jasnou známkou toho, že tyto služby by za žádných okolností nemohly být poskytovány trhem, jako ve skutečnosti nikdy nebyly. Výjimkou jsou spoje nabízené společnostmi SNAV a Alilauro v seskupení Neapol – Liparské ostrovy, které jsou provozovány bez vyrovnávací platby z veřejných prostředků. Tyto služby jsou však poskytovány

([88]) Sicílie měla zástupce ve správní radě banky Unicredit a banka Unicredit spravovala pokladnu a penzijní fondy Sicílie.

([89]) Pouze tři z těchto ostrovů mají ve skutečnosti střední školu a pouze dva mají nemocnici (z nichž jeden nemá gynekologické a porodnické oddělení).

pouze v hlavní sezóně za pomoci plavidel jiného druhu, než jsou plavidla stanovená v nové úmluvě, a nejezdí do Milazza (na Sicílii). Zaměřují se především na turisty přijíždějící z jiných italských regionů, kteří v hlavní sezóně cestují na Liparské ostrovy a vrací se na pevninu, a jako takové nejsou srovnatelné se službami poskytovanými společností SNS;

b) vyrovnávací mechanismus jasně definovaný v rozhodnutí výboru CIPE a v nové úmluvě (druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark). Výše vyrovnávací platby byla jasně stanovena na základě rozhodnutí výboru CIPE, které stanoví způsob výpočtu vyrovnávací platby, tj. zohledněné nákladové prvky a návratnost investovaného kapitálu. Společnost SNS poznamenala, že to je rovněž v souladu se stanoviskem, které Komise předběžně vyjádřila v rozhodnutích z let 2011 a 2012;

c) výše vyrovnávací platby úměrná vzniklým nákladům (včetně přiměřeného zisku – třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark). Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti SNS je nezbytná a přiměřená k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby a k zajištění přiměřeného zisku. Riziková přirážka ve výši 6,5 % je v souladu s makroekonomickou analýzou pro Itálii a je nezbytná k tomu, aby zajistila nejen pokrytí nákladů vzniklých při poskytování námořních služeb, ale také přiměřenou návratnost investovaného kapitálu. Společnost SNS tvrdila, že pokud by nebyla poskytnuta vyrovnávací platba, žádný soukromý provozovatel by se nerozhodl plnit závazky veřejné služby podle nové úmluvy;

d) zadání části podniku a nové úmluvy v návaznosti na otevřené a dobře koncipované zadávací řízení (čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark). Společnost SNS tvrdila, že byla vybrána na základě zadávacího řízení, které umožnilo vybrat uchazeče schopného poskytovat služby za nejnižší náklady pro územně správní celek. Zejména volba požadovat od úspěšného provozovatele, aby převzal činnost části podniku Siremar, byla kromě jiných požadavků zadávacího řízení jediným možným způsobem, jak zajistit územní kontinuitu, neboť žádný z uchazečů nebyl dostatečně vybaven plavidly a posádkami k poskytování požadovaných služeb.

(267) Kromě toho společnost SNS doplnila, že vyrovnávací platba stanovená v nové úmluvě splňuje rovněž podmínky slučitelnosti stanovené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Závazky veřejné služby, které musí společnost SNS plnit, jsou totiž jasně vymezeny a definovány ve všech jejich prvcích. Kromě toho úmluva uzavřená se společností SNS:

a) vymezuje náplň a trvání závazků veřejné služby;

b) určuje, o který podnik a které území se jedná;

c) obsahuje popis kompenzačního mechanismu a parametrů pro výpočet, kontrolu a přezkoumání vyrovnávací platby;

d) obsahuje opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.

5.3. **Připomínky společnosti Pan Med**

(268) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2011, zaslané dne 29. února 2012, společnost Pan Med uvedla, že souhlasí s některými částmi uvedeného rozhodnutí, jež se týkají předběžného posouzení Komise ohledně existence podpory v souvislosti s privatizací, předností v přístavu a opatřeními stanovenými zákonem z roku 2010.

(269) Ve své odpovědi na rozhodnutí z roku 2012, zaslané dne 19. dubna 2013, společnost Pan Med uvedla, že má v úmyslu zahájit provozování nových tras, tvrdila však, že hospodářské soutěži brání neslučitelná podpora poskytovaná společnostem bývalé skupiny Tirrenia a jejich nabyvatelům. Následující body odůvodnění shrnují připomínky společnosti Pan Med ve vztahu ke společnosti Siremar.

(270) Pokud jde o podporu na záchranu poskytnutou společnostem Tirrenia a Siremar, společnost Pan Med tvrdila, že od 28. srpna 2011, tj. data, kdy měla lhůta pro poskytování této podpory uplynout, až do jejího navrácení, přibližně o rok a dva měsíce později, měly tyto dvě společnosti prospěch z protiprávní a nedovolené podpory na záchranu. Společnost Pan Med zejména tvrdila, že podpora na záchranu není v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a není součástí kompletního plánu restrukturalizace. Podle názoru společnosti Pan Med tudíž představovala provozní podporu pro společnosti Tirrenia a Siremar.

(271) Pokud jde o nové úmluvy, společnost Pan Med vyjádřila své připomínky ke skutečné povaze služby obecného hospodářského zájmu ve vztahu ke službám poskytovaným společnostmi CIN a CdI a svou úvahu zaměřila na trasy provozované společností CIN (tj. spojení mezi Sicílií a pevninou spíše než sporadické spojení mezi Sicílií

a menšími ostrovy). Společnost Pan Med tvrdila, že ani potřeby místních komunit v oblasti mobility, ani argumenty hospodářského rozvoje nemohou ospravedlnit vyrovnávací platbu z veřejných prostředků poskytovanou těmto provozovatelům. Společnost Pan Med zdůraznila, že cíl zajištění územní kontinuity by neměl být řešen prostřednictvím libovolně zvolených seskupení tras, které podle všeho neodrážejí obecný zájem a byly definovány téměř o 25 let dříve. Kromě výše uvedeného společnost Pan Med tvrdila, že vyrovnávací platba za provozování veřejné služby umožňuje provozovatelům dosáhnout vyššího než přiměřeného zisku, a není tudíž splněno třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ([90]). Společnost Pan Med zejména tvrdila, že riziková přirážka ve výši 6,5 % stanovená v rozhodnutí výboru CIPE není odůvodněná, neboť hospodářské subjekty nebyly vystaveny žádnému jinému podnikatelskému riziku.

(272) Společnost Pan Med ve svém dopise rovněž popsala několik nových tras, které se rozhodla provozovat, a novou každodenní službu na trase Gaeta – Milazzo, kterou ještě stále vyhodnocovala. Společnost Pan Med považovala tuto službu za komerčně životaschopnou. Projekt se však zablokoval kvůli byrokracii a odporu ze strany CdI a dalších provozovatelů ([91]). Tato služba by konkurovala službám trajektové dopravy provozovaným společností CdI na trase Neapol – Liparské ostrovy – Milazzo (jakož i službě poskytované společností Tirrenia na trase Neapol – Palermo). Pokud jde o situaci v oblasti hospodářské soutěže na trasách námořní kabotáže provozovaných společností CdI, společnost Pan Med připomněla, že Komise již zjistila, že konkurenční provozovatelé poskytují srovnatelné kombinované služby, přinejmenším na těchto trasách: Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol, Trapani – Pantelleria a Palermo – Ustica. Podle společnosti Pan Med to prokazuje, že trh je skutečně schopen uspokojovat závazky veřejné služby, jimiž byla pověřena společnost CdI.

(273) Společnost Pan Med dospěla k závěru, že podpora poskytnutá na základě prodloužení původní úmluvy, podpora na záchranu a podpora poskytnutá podle nové úmluvy jsou protiprávní a neslučitelné a musí být navráceny příslušnými příjemci (tj. původními společnostmi nebo novými vlastníky v závislosti na dotyčném opatření a existenci hospodářské kontinuity).

5.4. **Připomínky společnosti Grandi Navi Veloci**

(274) Dne 1. března 2012 podala společnost Grandi Navi Veloci v reakci na rozhodnutí z roku 2011 připomínky k těmto aspektům:

a) porušení článku 4 nařízení o námořní kabotáži, pokud jde o společnost Saremar;

b) roční vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Saremar na její závazky veřejné služby;

c) privatizace části podniku Tirrenia a části podniku Siremar;

d) přednost v přístavu poskytnutá společnosti Saremar;

e) další opatření podpory poskytnutá společnostem bývalé skupiny Tirrenia v souvislosti s privatizací;

f) protiprávnost podpory již poskytnuté společnosti Saremar a potřeba ji dočasně pozastavit a navrátit ([92]).

Společnost Grandi Navi Veloci tvrdila, že opatření podpory uvedená v písmenech b) a e) představují novou podporu, která je protiprávní a neslučitelná se SFEU. Připomínky společnosti Grandi Navi Veloci se však zaměřují na konkrétní případ společnosti Saremar, který nespadá do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí. Tyto připomínky, které jsou rovněž relevantní pro toto rozhodnutí, jsou shrnuty níže.

(275) Pokud jde o údajné porušení nařízení o námořní kabotáži, společnost Grandi Navi Veloci poznamenala, že podle uvedeného nařízení mohou členské státy zasáhnout v případě, že trh neposkytne přiměřené služby, a to poskytnutím dotací týkajících se závazků veřejné služby na trasách identifikovaných samotnými členskými státy. Členské státy však musí omezit svůj zásah na základní požadavky stanovené v nařízení o námořní kabotáži a musí dodržovat zásadu nediskriminace všech majitelů lodí z EU, kteří mají zájem tyto trasy provozovat. Tím, že Itálie přidělila trasy společnostem bývalé skupiny Tirrenia výhradně bez vypsání otevřeného zadávacího řízení, porušila čl. 4 odst. 1 a 2 nařízení o námořní kabotáži. Kromě toho společnost Grandi Navi Veloci uvádí, že pokud by existovali konkurenti nabízející na dotčených trasách stejné služby, nebyly by splněny podmínky stanovené judikaturou ve věci Analir ([93]).

([90]) Společnost Pan Med uvedla příklad výpočtu nákladů a příjmů na trase Ravenna – Katánie v roce 2010, podle něhož by údajně vyplýval zisk ve výši 8,3 milionu EUR, a tudíž nadměrná vyrovnávací platba pro provozovatele této trasy, společnost Tirrenia. V 259. bodě odůvodnění a v poznámce pod čarou č. 91 rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia/CIN z roku 2020 však Komise dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že v roce 2010 vykázala společnost Tirrenia na této trase ztrátu, není nutné toto nepodložené tvrzení dále posuzovat.

([91]) Společnost Pan Med předložila místním obecním a přístavním orgánům dopisy, v nichž požádala o nezbytná povolení k zahájení provozu na této trase.

([92]) Podle článku 11 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

([93]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(276) Pokud jde o přednost v přístavu, společnost Grandi Navi Veloci nezpochybnila předběžný názor Komise, že opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož nedochází k žádné ztrátě státních prostředků. Společnost Grandi Navi Veloci však tvrdila, že převod přednosti v přístavu na nové vlastníky společností bývalé skupiny Tirrenia, jak je stanoveno v čl. 19-ter odst. 21 nařízení s mocí zákona č. 135/2009, představuje sám o sobě porušení článku 4 nařízení o námořní kabotáži. Společnost Grandi Navi Veloci rovněž citovala dvě rozhodnutí týkající se společnosti Caremar, přijatá úřadem AGCM v letech 1995 a 1997, v nichž se uvádělo, že tato přednost může mít negativní dopad na hospodářskou soutěž, zejména v případě, má-li příjemce výlučné právo na sloty pro kotvení, které jsou z hospodářského hlediska nejhodnotnější.

(277) Co se týká privatizace části podniku Tirrenia a části podniku Siremar, společnost Grandi Navi Veloci souhlasila s předběžným názorem Komise vysloveným v rozhodnutí z roku 2011, že řízení nebylo dostatečně transparentní a bezpodmínečné, aby mohla být vyloučena existence podpory. Společnost Grandi Navi Veloci kromě toho tvrdila, že italské orgány odkládají privatizaci společností skupiny Tirrenia na neurčito, i ve vztahu k regionálním společnostem, a to navzdory zárukám, které byly Komisi v průběhu let poskytnuty a které byly formalizovány v rozhodnutí z roku 2001 (4. a 12. bod odůvodnění) a rozhodnutí z roku 2004 (5. a 45. bod odůvodnění). Společnost Grandi Navi Veloci tvrdila, že vyhlídka budoucí privatizace byla vůči Komisi použita jako prostředek, který měl umožnit vyplácení vyrovnávací platby za závazek veřejné služby společnostem skupiny Tirrenia až do konce roku 2008.

5.5. **Dopis starosty Lipari**

(278) Dne 2. prosince 2019, po uplynutí procesních lhůt, v nichž měly zúčastněné třetí strany předložit připomínky k rozhodnutím z let 2011 a 2012, zaslal starosta Lipari a dalších Liparských ostrovů, s výjimkou ostrova Salina ([94]), dopis.

(279) Starosta v tomto dopise zdůraznil význam odvětví námořní dopravy pro každodenní život obyvatel Liparských ostrovů. Starosta zejména zdůraznil, že dotčené ostrovy jsou mnohem menší než Sardinie nebo Sicílie, a proto mají spoje v rámci námořní kabotáže prvořadý význam. Starosta poznamenal, že tyto ostrovy, zejména ty nejmenší, takovéto spoje potřebují, aby získaly základní potraviny a léky. Bez spolehlivého a častého spojení by těmto ostrovům hrozila masivní emigrace, až by zůstaly neobydlené. Starosta také zdůraznil, že cestovní ruch je klíčovou hospodářskou činností těchto ostrovů a že účinná a efektivní doprava má pro cestovní ruch zásadní význam, zejména v hlavní sezóně. V této souvislosti starosta poznamenal, že mimo sezónu je poptávka uživatelů po těchto dopravních službách relativně nízká, ale stabilní a týká se především dojíždějících osob a ostrovanů, zatímco v hlavní sezóně je silnější, zejména díky turistům. Spojení s Liparskými ostrovy tedy vyžadují státní podporu a jejich zrušení by bylo katastrofou, pokud jde o základní práva a základní potřeby obyvatel ostrovů.

6. **PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI COMPAGNIA DELLE ISOLE**

(280) Dne 23. října 2014 se společnost CdI zúčastnila setkání s Komisí a italskými orgány. Kromě toho společnost formulovala tři soubory připomínek, z nichž všechny byly obdrženy po uplynutí procesních lhůt stanovených pro předložení připomínek zúčastněných třetích stran v souvislosti s rozhodnutími z let 2011 a 2012. Pro žádnou z těchto připomínek společnost CdI nevyplnila formulář stížnosti podle čl. 24 odst. 2 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([95]). Komise však v následujících oddílech tato podání shrne a zohlednila je i ve svém posouzení.

6.1. **První předložení připomínek**

(281) Ve svém prvním dopise zaslaném dne 8. srpna 2013 na žádost Komise poskytla společnost CdI podrobné údaje o trasách provozovaných v období od 1. srpna 2012 do 31. prosince 2012. Poskytnuté informace zahrnovaly mimo jiné seznam provozovaných tras spolu s těmito údaji:

(1) sezóna, v níž byla trasa provozována ([96]);

(2) tonáž používaných plavidel;

(3) celkový počet plaveb;

(4) průměrný počet cestujících na plavbu;

(5) průměrný objem nákladu (v lineárních metrech) na plavbu;

([94]) Vulcano, Panarea, Stromboli, Filicudi a Alicudi.

([95]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

([96]) V případě společnosti CdI jsou všechny trasy provozovány celoročně.

(6) průměrné celkové příjmy na plavbu (v EUR);

(7) průměrný počet pracovníků a náklady (v EUR) na plavbu ([97]).

(282) Společnost CdI uvedla, že po posouzení nezávislým znalcem odkoupila část podniku Siremar a že neexistuje hospodářská kontinuita se společností Siremar v mimořádné správě.

6.2. **Druhé předložení připomínek**

(283) V druhém souboru připomínek zaslaném dne 23. a 30. října 2014 společnost CdI předložila připomínky týkající se protizáruky.

(284) Společnost zaprvé uvedla, že Sicílie se rozhodla založit společnost Mediterranea s jasnými politickými a hospodářskými cíli: podporovat menší ostrovní komunity „interním" poskytováním služeb námořní kabotáže a poskytnutím kapitálu nezbytného pro kvalifikovanou a přesně vymezenou účast na poskytování těchto služeb. V tomto ohledu společnost CdI za účelem dosažení svého sociálního cíle předložila různé nabídky na převzetí ve vztahu ke společnosti Siremar, z nichž poslední byly nabídky ze dne 9. června, 18. července a 13. října 2011.

(285) Zadruhé společnost tvrdila, že zadání části podniku bylo legitimní, a poskytla dokumentaci týkající se zadávacího řízení a souvisejícího vnitrostátního soudního řízení. Společnost CdI uvedla, že společnost Siremar v mimořádné správě a Ministerstvo hospodářského rozvoje věděly o existenci protizáruky, nicméně část podniku Siremar převedly na společnost CdI po uplynutí deseti měsíců od zadání veřejné zakázky. Společnost CdI zejména zaslala Komisi rozsudek soudu v Římě ze dne 15. dubna 2014, kterým byli žalobci zbaveni všech trestních obvinění, neboť soud dospěl k závěru, že mimořádná správa věděla o protizáruce Sicílie, když udělila část podniku společnosti CdI. Vzhledem k tomu, že skutečnosti zjištěné v pravomocných rozsudcích v trestním řízení nelze v rámci souvisejících řízení napadnout, společnost CdI tvrdila, že to prokazuje, že protizáruka je řádná, ale zároveň neurčuje výsledek zadávacího řízení ([98]).

(286) Zatřetí společnost CdI poznamenala, že Sicílie nabídla protizáruku jako investor, který drží podíl ve společnosti, a nikoli jako orgán veřejné moci. Vzhledem k tomu, že protizáruka byla nezbytná k získání záruky od banky Unicredit v souvislosti s odloženými platbami kupní ceny, všichni její akcionáři, včetně soukromých subjektů Lauro.it S.p.A., Davimar a Isolemar S.r.l., vydali protizáruku. Pokud jde o první nabídku společnosti CdI, byla předložena ještě předtím, než Sicílie vydala svou protizáruku, a to kvůli delším rozhodovacím procesům charakteristickým pro orgány veřejné správy. Toto zpoždění vedlo ve skutečnosti k tomu, že společnost CdI zpočátku využila záruku společnosti Commercial Fidi, která pak byla nahrazena patronátním prohlášením banky Unicredit, jež obsahovalo odkladnou doložku týkající se ověření pravomocí vrchního účetního regionu Sicílie vydat protizáruku (viz 84. bod odůvodnění). To však není relevantní, a to ze dvou důvodů: zaprvé mimořádný komisař tuto skutečnost nezohlednil a požádal o další soubor nabídek; zadruhé protizáruky ostatních účastníků řízení byly úplné. V důsledku toho dospěla společnost CdI k závěru, že protizáruka Sicílie představuje běžnou obchodní transakci a neposkytuje společnosti CdI ani bance Unicredit žádnou výhodu.

6.3. **Třetí předložení připomínek**

(287) Ve svém třetím dopise zaslaném dne 15. července 2015 společnost CdI především odkázala na argumenty předložené italskými orgány týkající se ceny části podniku, která splňovala kritérium soukromého prodávajícího, a hospodářské diskontinuity mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a CdI. Společnost CdI zejména tvrdila, že rozhodnutí č. 5172/2012 a č. 592/14 tento závěr nezměnila, neboť se zaměřovala pouze na jeden prvek procesu privatizace, a sice na protizáruku Sicílie. Rozhodnutí Regionálního správního soudu a Státní rady neměla vliv na mechanismy zavedené k zajištění hospodářské diskontinuity: rozsah převodu a veřejných služeb ve smyslu nové úmluvy, jak jsou definovány zákonem z roku 2010, jakož i pracovněprávní ustanovení obsažená v čl. 56 odst. 3-bis legislativního nařízení č. 270/1999. Kromě toho Sicílie vydala protizáruku, zatímco mimořádná správa a Ministerstvo hospodářského rozvoje dohlížely na převod části podniku. Existence takovéto protizáruky tedy nemůže zpochybnit oprávněnost postupu prodeje. Společnost CdI rovněž informovala Komisi, že dne 20. dubna 2015 se sešly různé zúčastněné orgány a strany, aby zajistily správné uplatňování rozhodnutí č. 5172/2012 a č. 592/14 ([99]).

([97]) Tento údaj zahrnoval počet členů posádky, jakož i podpůrný a pozemní personál přidělený na každou trasu.

([98]) Společnost CdI rovněž poskytla informace o řízení před správními soudy v Itálii a informovala Komisi, že rozhodnutí Státní rady č. 592/14 napadla u kasačního soudu (viz 96. bod odůvodnění a poznámka pod čarou č. 46).

([99]) Podtajemník Úřadu předsedy vlády, Ministerstvo hospodářského rozvoje, Ministerstvo dopravy, Sicílie a společnosti Siremar v mimořádné správě, SNS a CdI.

(288) Kromě toho společnost CdI tvrdila, že ochranná opatření stanovená v řízení zajišťují, že cena zaplacená za část podniku Siremar byla skutečnou tržní cenou po poskytnutí podpory, což znamená, že hodnota této podpory již byla ve skutečnosti zahrnuta do kupní ceny ([100]). Na základě tohoto výkladu by si prodávající zachoval výhodu případné státní podpory, jelikož tržní cena jeho aktiv byla odpovídajícím způsobem vyšší, a nabyvatel by tedy nebyl povinen tuto podporu vrátit. V důsledku toho by případný příkaz k navrácení podpory určený společnosti Siremar v mimořádné správě neměl být rozšířen na nabyvatele části podniku Siremar.

7. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM A PŘÍSPĚVKŮM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(289) Komise předala Itálii připomínky a vyjádření shrnuté v oddílech 5 a 6. Dopisem ze dne 13. května 2015 se však Itálie vyjádřila pouze k druhému souboru připomínek předložených společností SNS (viz oddíl 5.2.2).

(290) Itálie zejména uvedla, že v poslední fázi postupu prodeje, která měla skončit dne 13. října 2011, mimořádný komisař uchazečům výslovně nedoporučil, aby předložili nabídky podložené zárukami v rozporu s pravidly státní podpory. V důsledku toho společnost CdI předložila svou nabídku formou patronátního prohlášení banky Unicredit, která neobsahovala žádný odkaz na protizáruku Sicílie, přičemž platnost prohlášení podmínila splněním dalších podmínek ([101]). Ministerstvo tedy povolení udělilo za předpokladu, že budou plně dodržena pravidla stanovená pro daný postup.

(291) Itálie rovněž tvrdila, že navýšení kapitálu společnosti Mediterranea bylo provedeno za rovných podmínek s ostatními soukromými akcionáři společnosti CdI a že z tohoto důvodu nepředstavuje státní podporu. Itálie rovněž zopakovala, že podle stanov společnosti se akcie Sicílie liší od akcií soukromých akcionářů společnosti CdI, což tedy významně omezuje její vliv v rámci společnosti.

8. POSOUZENÍ

8.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

(292) Článek 107 odst. 1 SFEU stanoví, že „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem“.

(293) Musí být splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Aby bylo proto možné určit, zda opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny výše zmíněné podmínky. Finanční podpora zejména musí:

a) být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků;

b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

c) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením;

d) ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(294) Komise především uvádí, že nová úmluva by měla být posuzována ve spojení s privatizací části podniku Siremar. Takovéto společné posouzení je vhodné, neboť Itálie v podstatě uspořádala zadávací řízení na smlouvu o veřejných službách (tj. novou úmluvu), po němž musel uchazeč, který zakázku získal, odkoupit od společnosti Siremar určité množství aktiv (především plavidel) nezbytných k plnění závazků veřejné služby stanovených ve smlouvě o veřejných službách.

(295) Zadruhé Komise konstatuje, že v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí byly kupní smlouva i nová úmluva, kterou uzavřely italské orgány a společnost CdI, již zrušeny. Nová úmluva, spojená s částí podniku Siremar, byla následně převedena na společnost SNS. Jak je popsáno v 99. a 100. bodě odůvodnění, bylo původní zadání nové úmluvy a části podniku Siremar společnosti CdI zrušeno v plném rozsahu a dne 11. dubna 2016 bylo zadáno společnosti SNS. Navíc vzhledem k tomu, že uzavření nové úmluvy a prodej části podniku jsou neoddělitelně spojeny, nelze ani jedno z těchto dvou opatření posuzovat odděleně, a to ani na omezenou dobu. V této souvislosti by bylo logicky nemožné uzavřít šetření týkající se původního zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar ve prospěch společnosti CdI v období od 1. srpna 2012 do 10. dubna 2016, neboť by se jednalo o dvojí posouzení

([100]) Společnost se odkazovala na rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2001, Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456, a na rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, Německo v. Komise, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

([101]) Jednalo se o tyto dvě podmínky: společnost CdI musela vyhrát zadávací řízení na část podniku a kupní smlouva musela být podepsána do 31. prosince 2011.

téhož postupu (jeden pro přechodné zadání společnosti CdI a druhé pro konečné zadání společnosti SNS) ([102]). Toto rozhodnutí proto posoudí pouze zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar, uskutečněné společností Siremar v mimořádné správě ve prospěch společnosti SNS. Vzhledem k tomu, že nová úmluva, která vstoupila v platnost dne 11. dubna 2016, měla v podstatě stejné podmínky jako ta, která platila v období od 1. srpna 2012 do 10. dubna 2016, a vzhledem k tomu, že i část podniku byla v podstatě stejná, zahrnula Komise všechny relevantní informace shromážděné během formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se období od 1. srpna 2012 do 10. dubna 2016 do svého posouzení zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar společnosti SNS.

(296) V neposlední řadě Komise podotýká, že přednost v přístavu, která se vztahuje pouze na trasy v rámci veřejné služby, je neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Siremar a jejím nabyvatelem, tj. společností SNS. Toto opatření proto bude posouzeno společně s vyrovnávací platbou za závazek veřejné služby poskytovanou těmto společnostem (viz oddíly 8.1.1, 8.1.3 a 8.3.1).

8.1.1. *Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Siremar a Itálií*

8.1.1.1. Státní prostředky

(297) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být přičitatelné státu a provedeno přímo či nepřímo ze státních prostředků.

(298) Společnost Siremar byla italským státem pověřena provozováním námořních tras popsaných v původní úmluvě, která byla prodloužena. Původní úmluva byla uzavřena státem a výsledná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby pro společnost Siremar je vyplácena státem z jeho rozpočtu. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená společnosti Siremar je proto přičitatelná státu a je poskytována ze státních prostředků.

(299) Komise bere na vědomí, že podle italských orgánů platí všichni provozovatelé trajektové dopravy za kotvení příslušným přístavním orgánům řádné poplatky, společnost Siremar však nehradila a nehradí žádný dodatečný poplatek za přednost v přístavu. Komise se nicméně domnívá, že se Itálie mohla v zásadě rozhodnout, že za přednost v přístavu uloží dodatečný poplatek, a protože tak neučinila, přišla o státní příjmy. Jelikož je navíc přednost v přístavu dána zákonem, lze ji přičíst státu (viz 131. bod odůvodnění).

8.1.1.2. Selektivita

(300) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být selektivní. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby týkající se poskytování dotyčných služeb námořní dopravy je poskytována pouze společnosti Siremar, a je tudíž selektivní. Jelikož přednost v přístavu byla přiznána pouze společnostem bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Siremar), je rovněž selektivní.

8.1.1.3. Hospodářská výhoda

(301) Komise připomíná, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby ve prospěch určité společnosti nemusí za určitých přesně vymezených podmínek představovat hospodářskou výhodu.

(302) V rozsudku ve věci Altmark ([103]) Soudní dvůr zejména uvedl, že jestliže má být státní zásah považován za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky–příjemci za účelem plnění závazků veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům, nespadá takový zásah do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.

(303) Soudní dvůr však také objasnil, že aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora, musí být splněna čtyři kumulativní kritéria (dále jen „kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark“), která jsou shrnuta níže:

a) podnik–příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

b) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

c) vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

([102]) Komise v každém případě konstatuje, že společnost CdI je v současné době v likvidaci a nevykazuje činnost. V důsledku toho by šetření možné podpory, která jí byla poskytnuta, bylo bezpředmětné (viz 408. a 413. bod odůvodnění).**Error! Reference source not found.**).

([103]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

d) není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

(304) Komise upřesnila způsob uplatňování kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) ([104]).

(305) Jelikož musí být současně splněna všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, nesplnění kteréhokoli z těchto kritérií vede Komisi k závěru, že předmětné opatření poskytuje příjemci hospodářskou výhodu. Komise především posoudí splnění čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark.

(306) Podle čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark musí vyrovnávací platba představovat nezbytné minimum, aby se nepovažovala za státní podporu. Má se za to, že toto kritérium je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vybrán ve veřejném zadávacím řízení, jež umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo alternativně, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů správně řízeného podniku.

(307) U žádného prodloužení původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 31. července 2012 nebyla společnost Siremar vybrána na základě veřejného zadávacího řízení. Itálie pouze prodloužila již platný systém, a tím existujícímu provozovateli umožnila i nadále přijímat vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby.

(308) Italské orgány mimoto neposkytly Komisi žádné informace, které by naznačovaly, že úroveň vyrovnávací platby byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i přiměřeného zisku. Itálie pouze tvrdila, že se vyrovnávací platba za veřejné služby pro společnost Siremar od roku 2010 po zavedení maximální výše vyrovnávací platby stanovené zákonem z roku 2009 významně snížila. Itálie však neprokázala, že náklady vynaložené společností Siremar při plnění závazků veřejné služby byly v souladu s náklady průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky.

(309) Komise proto vyvozuje závěr, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark nebylo v daném případě splněno.

(310) Jelikož v daném případě nejsou splněna všechna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za provozování námořních tras po prodloužení původní úmluvy poskytla společnosti Siremar hospodářskou výhodu.

(311) Co se týká přednosti v přístavu, Komise především připomíná, že italský orgán pro hospodářskou soutěž (AGCM) nejméně dvakrát usuzoval, že toto opatření má ekonomickou hodnotu (viz 276. bod odůvodnění). Společnost Siremar však za přednost v přístavu neplatí žádný poplatek (viz 226. bod odůvodnění). Komise dále podotýká, že přednost v přístavu může přinejmenším teoreticky snížit náklady provozovatele (např. z toho důvodu, že zaručené kotvení může zkrátit dobu čekání v přístavech, a tudíž vést k nižším nákladům na palivo) nebo zvýšit jeho příjmy (např. proto, že časové naplánování může podnítit poptávku ze strany cestujících). Pokud přednost v přístavu umožňuje rychlejší kotvení, mohou uživatelé trajektové dopravy skutečně upřednostnit provozovatele trajektu, který má z tohoto opatření prospěch. I kdyby se tyto účinky projevily pouze ve vzácných případech nebo byly relativně omezené, může přednost v přístavu pro společnost Siremar přesto představovat hospodářskou výhodu.

8.1.1.4. Vliv na hospodářskou soutěž a obchod

(312) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ([105]). Postačuje, aby příjemce podpory soutěžil s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřené hospodářské soutěži ([106]).

([104]) Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

([105]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980, Philip Morris v. Komise, C-730/79, EU:C:1980:209, bod 11; rozsudek Soudního dvora ze dne 22. listopadu 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, Itálie v. Komise, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

([106]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

(313) V daném případě soutěží příjemce s dalšími podniky poskytujícími služby námořní dopravy v Unii, zejména od okamžiku, kdy vstoupila v platnost nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ([107]) a nařízení o námořní kabotáži, jež liberalizovala trh mezinárodní námořní dopravy resp. námořní kabotáž. Vyrovnávací platba za provozování námořních tras ve smyslu prodloužení původní úmluvy proto může ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Z týchž důvodů tento závěr platí i pro přednost v přístavu.

8.1.1.5. Závěr

(314) Jelikož jsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená na základě následného prodlužování původní úmluvy a přednost v přístavu představují státní podporu ve prospěch společnosti Siremar.

8.1.1.6. Nová nebo existující podpora

(315) Komise připomíná, že podle čl. 1 písm. c) nařízení (EU) 2015/1589 se „novou podporou" rozumí „*každá podpora, což znamená režimy podpory a jednotlivá podpora, která není existující podporou, včetně změn existující podpory*". V čl. 108 odst. 3 SFEU se skutečně stanoví, že Komise musí být včas informována o záměrech spočívajících v zavedení nových podpor nebo ve změně podpor stávajících a zamýšlená opatření nemohou být provedena předtím, než je řízení ukončeno vydáním konečného rozhodnutí ([108]).

(316) Společnost Siremar v mimořádné správě se domnívá, že pokud by se vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Siremar do konce roku 2008 považovala za existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, vztahovalo by se toto hodnocení i na vyrovnávací platbu vyplácenou na základě prodloužení původní úmluvy (viz 237. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Siremar za plnění závazků veřejné služby v námořní dopravě do roku 2008 byla posouzena v rozhodnutí týkajícím se skupiny Tirrenia z roku 2020 a byla skutečně pokládána za existující podporu (viz 19. bod odůvodnění).

(317) V souladu se stanoviskem evropských soudů ([109]) se však Komise domnívá, že změna (tj. prodloužení) doby trvání režimu podpor s jednoznačně stanoveným datem ukončení platnosti (v daném případě dne 31. prosince 2008) postačuje k tomu, aby se jednalo o novou podporu bez ohledu na to, zda se změnily ostatní charakteristiky opatření, či nikoli. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že vyrovnávací platba za veřejnou službu vyplácená z titulu následného prodlužování původní úmluvy by měla být považována za novou podporu. Tvrzení společnosti Siremar v mimořádné správě by proto měla být zamítnuta.

(318) Komise podotýká, že italské orgány ani společnost Siremar v mimořádné správě netvrdily, že přednost v přístavu představuje existující podporu. Komise proto toto opatření posoudí jako novou podporu.

8.1.2. *Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar*

(319) Komise již ve 34. až 40. bodě odůvodnění rozhodnutí z roku 2010 konstatovala, že oznámené opatření podpory na záchranu představuje státní podporu poskytnutou společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(320) V rozhodnutí z roku 2010 prohlásila Komise oznámenou podporu na záchranu poskytnutou společnosti Siremar za slučitelnou s vnitřním trhem. V souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se Itálie zavázala, že Komisi do šesti měsíců předloží buď plán restrukturalizace (či likvidace), nebo doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla odvolána.

(321) První tranše úvěru, na který byla poskytnuta záruka, byla společnosti Siremar vyplacena dne 28. února 2011, a šestiměsíční lhůta tudíž uplynula dne 28. srpna 2011.

(322) Itálie do uvedeného dne nepředložila Komisi žádný plán restrukturalizace (nebo likvidace). Dne 11. července 2011 banka BIIS uplatnila záruku a společnost Siremar se stala dlužníkem vůči státu (viz 63. bod odůvodnění). Dne 18. září 2012 společnost Siremar dlužnou částku státu vrátila (viz 65. bod odůvodnění). Do uvedeného dne využívala společnost Siremar i nadále a v plném rozsahu opatření podpory na záchranu.

(323) Italské orgány netvrdily ani neprokázaly, že prodloužení podpory na záchranu již nepředstavuje státní podporu, a pouze uvedly argumenty (viz oddíl 4.2), proč by opatření zůstalo slučitelné i po uplynutí šestiměsíční lhůty.

([107]) Nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1).

([108]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 26. října 2016, DEI a Komise v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, bod 45.

([109]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2002, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava a další v. Komise, spojené věci T-127/99, T-129/99 a T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, bod 175.

(324) Komise se proto domnívá, že prodloužení podpory na záchranu po uplynutí šestiměsíční lhůty, tj. od 28. srpna 2011 do 18. září 2012, rovněž představuje státní podporu společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.1.3. *Zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu společnosti SNS, zvýšení základního kapitálu společnosti CdI a protizáruka*

(325) Aby mohla Komise určit, zda zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu představují výhodu pro společnost SNS ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí ověřit splnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark (viz 301. až 304. bod odůvodnění).

8.1.3.1. První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(326) Komise připomíná, že v právu Unie neexistuje jednotná a přesná definice služby, která může představovat službu obecného hospodářského zájmu, a to jak v rámci prvního kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark, tak ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU. Bod 46 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu zní takto:

„Jestliže oblast existence služeb obecného hospodářského zájmu neupravují žádná zvláštní pravidla Unie, mají členské státy široké rozhodovací pravomoci při označení určité služby za službu obecného hospodářského zájmu a při poskytování vyrovnávací platby poskytovateli služby. Pravomoc Komise je v této souvislosti omezena na kontrolu skutečnosti, zda členský stát neučinil při vymezování služby jako služby obecného hospodářského zájmu zjevnou chybu, a na hodnocení státní podpory zahrnuté do vyrovnávací platby. Pokud existují zvláštní pravidla na úrovni Unie, rozhodovací pravomoci členských států jsou těmito pravidly dále vázány, aniž by tím byla dotčena povinnost Komise provádět hodnocení toho, zda byla služba obecného hospodářského zájmu správně vymezena pro účely kontroly v oblasti státní podpory.“

(327) Vnitrostátní orgány tedy mohou určité služby považovat za služby v obecném zájmu a mohou se domnívat, že pro zajištění ochrany veřejného zájmu musí být provozovány v rámci závazku veřejné služby, pokud tržní síly nepostačují k tomu, aby zaručily poskytování těchto služeb na potřebné úrovni nebo za požadovaných podmínek.

(328) V oblasti námořní kabotáže byla podrobná pravidla Unie upravující závazky veřejné služby stanovena v nařízení o námořní kabotáži a pro účely posouzení možné státní podpory pro podniky působící v námořní dopravě v pokynech Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (dále jen „pokyny pro námořní dopravu“) ([110]).

(329) V čl. 4 odst. 1 nařízení o námořní kabotáži se stanoví:

„Členský stát může uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy. Pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, činí tak na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství.“

(330) V čl. 2 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži se stanoví, že zakázka na veřejné služby může zahrnovat:

— dopravní služby, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,

— doplňkové dopravní služby,

— dopravní služby za daných přepravních sazeb a podmínek, zejména pro určité skupiny cestujících či na určitých trasách,

— přizpůsobení služeb skutečným potřebám.

(331) V souladu s oddílem 9 pokynů pro námořní dopravu „mohou být uloženy závazky veřejné služby nebo uzavřeny zakázky na veřejné služby podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92“, tj. pravidelná doprava na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

([110]) Sdělení Komise K(2004) 43, Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).

(332) Z ustálené judikatury vyplývá, že závazky veřejné služby lze uložit pouze tehdy, je-li to odůvodněno potřebou zajistit přiměřené služby pravidelné námořní dopravy, které nemohou zajistit tržní síly samotné ([111]). Sdělení o výkladu nařízení o námořní kabotáži ([112]) potvrzuje, že *„[u]rčit, které trasy vyžadují závazky veřejné služby, je v pravomoci členských států (včetně podle potřeby orgánů regionální a místní správy), a nikoli majitelů lodí. Závazky veřejné služby lze zvažovat zejména u pravidelně poskytovaných služeb ostrovní kabotáže v případě, že trh nedokáže poskytnout dostatečné služby*“. Kromě toho čl. 2 odst. 4. nařízení o námořní kabotáži definuje závazky veřejné služby jako závazky, které by „daný majitel lodi sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.

(333) V souladu s judikaturou ([113]) Komise za účelem ověření, zda existuje skutečná potřeba veřejné služby a zda volba smlouvy o veřejných službách (neboli nové úmluvy) byla nezbytná a přiměřená, a tudíž zda je splněno první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, posoudí:

(1) zda existovala poptávka uživatelů;

(2) zda nemohly tuto poptávku uspokojit účastníci trhu bez povinnosti uložené orgány veřejné správy (existence selhání trhu);

(3) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (co nejméně narušující přístup).

1) Poptávka uživatelů

(334) V tomto případě byly společnosti CdI a následně SNS pověřeny poskytováním kombinovaných služeb osobní a nákladní dopravy a vysokorychlostních služeb určených výhradně pro cestující na více linkách. Závazky veřejné služby uložené společnosti CdI a následně společnosti SNS se týkají námořních spojů, jež mají být provozovány, typu a kapacit plavidel přidělených na příslušné námořní trasy, dostupnosti náhradního plavidla k zajištění kontinuity služeb, četnosti služby a maximální výše jízdného účtovaného uživatelům služby na každé odpovídající trase (čili nižší sazby jízdného pro obyvatele menších ostrovů resp. vyšší sazby jízdného pro ostatní cestující).

(335) Jak je vysvětleno ve 184. bodě odůvodnění, Itálie uložila závazky veřejné služby stanovené v nové úmluvě zejména s cílem: i) zajistit územní kontinuitu mezi Sicílií a menšími ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise se domnívá, že to jsou skutečně legitimní cíle veřejného zájmu.

(336) Předtím, než byla provozováním námořních spojů stanovených v nové úmluvě pověřena společnost CdI, provozovala tyto trasy společnost Siremar na základě původních úmluv. Komise uvádí, že dotyčné trasy byly většinou v nezměněné podobě provozovány po mnoho let, tj. nejméně od vstupu původní úmluvy v platnost ([114]). Při zadávání nové úmluvy v roce 2012 měly italské orgány, a zejména Sicílie, za to, že tyto služby jsou pro uspokojení poptávky uživatelů stále nezbytné.

(337) Pro ilustraci skutečné poptávky uživatelů po této službě poskytla Itálie statistické údaje, z nichž vyplývá, že v roce 2010 společnost Siremar přepravila 1 342 402 cestujících a 311 114,50 běžných metrů nákladu na pěti seskupeních tras kombinované dopravy a v roce 2011 pak 1 332 400 cestujících a 290 704,70 běžných metrů nákladu. To prokazuje, že ve dvou letech předtím, než byla závazkem veřejné služby pověřena společnost CdI, existovala na dotyčných trasách významná agregovaná poptávka po službách námořní dopravy.

(338) Aby však bylo možné prokázat existenci skutečné poptávky uživatelů na každé z dvaceti dotčených tras, agregovaných v pěti seskupeních, je zapotřebí podrobnější posouzení. Za tímto účelem poskytla Itálie statistické údaje o jednotlivých trasách za období 2007–2019 ([115]), které uvádějí celkový počet cestujících a běžných metrů zboží přepravovaných každý rok, což umožňuje vypočítat průměry na spoj. Pro ilustraci jsou v tabulce 5 uvedeny dva z těchto parametrů pro roky 2010 a 2019. Z číselných údajů vyplývá, že v obou letech většina zpátečních plaveb

([111]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.
([112]) Sdělení Komise o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (COM(2014) 232 final, 22.4.2014).
([113]) Viz Rozsudek Tribunálu ze dne 1. března 2017, SNCM v. Komise, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.
([114]) Kromě toho Komise konstatuje, že pět seskupení tras bylo s určitou formou vyrovnávací platby z veřejných prostředků provozováno již v 50. letech minulého století.
([115]) Pro rok 2015 poskytla Itálie pouze odhady, které nebyly potvrzeny externím poradcem, jak vyžaduje nová úmluva, a neposkytla žádné údaje za období od 1. ledna do 15. dubna 2016, jelikož společnost CdI se připravovala na vrácení části podniku společnosti Siremar v mimořádné správě, ani za období od 1. ledna 2011 do 30. července 2012, kdy společnost Siremar v mimořádné správě plnila závazky veřejné služby.

na dotčených trasách přepravila více než sto cestujících. V roce 2010 bylo pouze na čtyřech trasách přepraveno v průměru méně než sto osob, zatímco v roce 2019 tomu tak bylo pouze na třech trasách. Komise konstatuje, že nízký počet cestujících na těchto jednotlivých trasách lze vysvětlit malým počtem obyvatel a malou rozlohou dotčených ostrovů, jakož i relativně krátkými a častými plavbami potřebnými k uspokojení potřeb obyvatel těchto ostrovů v oblasti mobility. Komise rovněž analyzovala statistické údaje pro každou trasu za každý rok do konce roku 2019 ([116]) a zjistila, že v průběhu let došlo v počtu plaveb a cestujících zaznamenaných na různých linkách k výkyvům. Je to však způsobeno tím, že se jedná o velmi malé ostrovy s omezenou přístavní infrastrukturou, které jsou relativně blízko sebe. To vyžaduje časté úpravy jízdních řádů tak, aby vyhovovaly místním potřebám (jako jsou vzorce dojíždění ze školních nebo pracovních důvodů) a zmírňovaly případné problémy s propojením (například pokud je přístaviště v údržbě a může přijmout pouze menší plavidla nebo menší počet plavidel současně, propojení určitého seskupení by nemohlo být po určitou dobu provozováno, zatímco jiné trasy seskupení by mohly být provozovány s vyšší četností). Z údajů, které má Komise k dispozici, však nevyplývá, že by poptávka uživatelů po jakékoli trase nebo seskupení tras v minulosti nebo současnosti zanikla.

		Průměrný počet cestujících/ plavbu ([117])		**Průměrný náklad/plavbu** ([118])	
Kombinované trasy		**2010**	**2019**	**2010**	**2019**
Seskupení Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol	C/1	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/2	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/3	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/4	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/6	(…)	(…)	(…)	(…)
Seskupení Palermo – Ustica	D/1	(…)	(…)	(…)	(…)
Seskupení Trapani – Egadské ostrovy	D/2	(…)	(…)	(…)	(…)
	D/3	(…)	(…)	(…)	(…)
Seskupení Trapani – Pantelleria	D/4	(…)	(…)	(…)	(…)
Seskupení Trapani – Pelagické ostrovy	D/5	(…)	(…)	(…)	(…)
		Průměrný počet cestujících/plavbu			
Trasy pouze pro osobní dopravu		**2010**	**2019**		
Seskupení Milazzo – Liparské ostrovy (– Neapol)	ALC/2	(…)	(…)		
	ALC/2 bis	(…)	(…)		
	ALC/3	(…)	(…)		
	ALC/4	(…)	(…)		
	ALC/6	(…)	Nepoužije se ([119])		
Seskupení Palermo – Ustica	ALD/1	(…)	(…)		
Seskupení Trapani – Egadské ostrovy	ALD 2/3	(…)	(…)		
	ALD 2/3 bis	(…)	(…)		

Tabulka 5 – Statistické údaje o poptávce uživatelů v roce 2010 (trasy provozované společností Siremar) a v roce 2019 (trasy provozované společností SNS)

([116]) Pro ilustraci obsahuje Tabella 5 statistické údaje pro jednotlivé trasy za rok 2019. Kvůli stručnosti neuvádí Komise údaje pro všechny ostatní roky, během nichž provozovaly službu společnosti CdI a SNS.
([117]) Celkový počet cestujících vydělený celkovým počtem zpátečních plaveb v daném období.
([118]) Celkový objem nákladu (v běžných metrech) vydělený celkovým počtem zpátečních plaveb v daném období.
([119]) S účinností od 1. září 2016 byla trasa změněna na dvě doplňkové služby „ALC/2“ (tam) a „ALC/2 bis“ (zpět).

(339) Itálie poskytla dodatečné statistické údaje, aby prokázala, že poptávka uživatelů zůstala v době, kdy společnost CdI a následně společnost SNS začaly provozovat trasy podle nové úmluvy, zachována. Údaje v tabulce 6 ukazují, že od roku 2013 přepravily společnost CdI a následně společnost SNS více cestujících a zboží než společnost Siremar v roce 2010 a v roce 2011 (viz 337. bod odůvodnění). Přestože v průběhu času došlo k určitým výkyvům, tyto údaje potvrzují, že poptávka uživatelů zůstala zachována, a v posledních letech dokonce vzrostla.

	Počet přepravených cestujících	**Přepravený náklad (v běžných metrech)**
2012 (srpen–prosinec)	(…)	(…)
2013	(…)	(…)
2014	(…)	(…)
2015 ([120])	(…)	(…)
2016 (duben–prosinec) ([121])	(…)	(…)
2017	(…)	(…)
2018	(…)	(…)
2019	(…)	(…)

Tabulka 6 – Statistické údaje za období 2012–2019 (kombinovaná a pouze osobní doprava provozovaná společnostmi CdI a SNS)

(340) Komise se domnívá, že výše uvedené statistické údaje (viz 337., 338. a 339. bod odůvodnění) jednoznačně prokazují, že na každé z dvaceti dotčených tras v rámci veřejné služby rozdělených do pěti seskupení existuje skutečná poptávka po osobní a nákladní dopravě. Lze proto vyvodit závěr, že tyto služby reagovaly na skutečnou poptávku uživatelů, a tudíž uspokojovaly skutečné potřeby veřejné služby.

2) Existence selhání trhu

(341) Podle bodu 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu „by nebylo vhodné spojit plnění konkrétních povinností veřejné služby s činností, která je již poskytována nebo může být poskytována – uspokojivě a za podmínek (jako například cena, objektivní údaje o kvalitě a přístup ke službám), jež jsou v souladu se státem vymezeným veřejným zájmem – podniky fungujícími za běžných tržních podmínek“ ([122]). V důsledku toho musí Komise přezkoumat, zda by tato služba nebyla s ohledem na závazky veřejné služby uložené členským státem prostřednictvím nové úmluvy nepřiměřená, kdyby byla svěřena pouze tržním silám. Bod 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu uvádí, že „posouzení Komise je omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevné chyby“.

(342) Komise již v souvislosti s dřívějšími rozhodnutími analyzovala, zda u těchto seskupení tras došlo k selhání trhu. V rozhodnutí z roku 2004 Komise zejména uvedla, že pokud jde o společnost Siremar, žádný z italských soukromých provozovatelů v rámci seskupení tras obsluhovaných (tehdy) veřejným provozovatelem nenabízel po celý rok srovnatelné služby, které by mohly plně splňovat požadavky veřejné služby stanovené v pětiletých plánech ([123]). Toto zjištění se týká období 1992–2008 a není zpochybněno rozsudkem z roku 2009, kterým bylo zrušeno rozhodnutí z roku 2004, ani rozhodnutím týkajícím se skupiny Tirrenia z roku 2020, které dospělo k závěru, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Siremar představuje existující podporu.

(343) V rozhodnutí z roku 2012 však Komise uvedla, že v období před prvním zadáním nové úmluvy zajišťovali pravidelné služby na příslušných trasách další provozovatelé ([124]). V té době Itálie tvrdila, že Sicílie prostřednictvím různých zadávacích řízení vybrala tyto další provozovatele k provozování doplňkových veřejných služeb na základě různých smluv. Před provedením posouzení bere Komise na vědomí následující skutečnosti.

([120]) Údaje za rok 2015 nebyly potvrzeny externím poradcem jako v ostatních letech, ale italské orgány je vypočítaly *ex post* za použití dokumentace společnosti CdI.
([121]) Itálie neposkytla údaje za období od 1. ledna do 10. dubna 2016. Itálie tvrdí, že tyto statistické údaje nebyly shromážděny, jelikož společnost CdI v té době připravovala převod části podniku zpět na společnost Siremar v mimořádné správě.
([122]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 71.
([123]) Viz 135. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2004.
([124]) Viz 101. až 103. a 201. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2012.

(344) Zaprvé toto posouzení se omezuje na situaci v oblasti hospodářské soutěže na trhu v letech předcházejících červenci 2012, neboť se jednalo o období, které italské orgány vzaly v úvahu při stanovování závazků veřejné služby. Ačkoli nová úmluva ukládá konkrétní závazky veřejné služby z hlediska jízdného, jež má být účtováno (včetně nižšího jízdného pro obyvatele menších ostrovů), Itálie potřebu veřejné služby neodůvodnila a tvrdila, že společnost CdI a následně SNS musí na dotyčných trasách udržovat jízdné na nižší úrovni, než je jízdné účtované ostatními provozovateli. V průběhu šetření Itálie spíše tvrdila, že i když služby trajektové dopravy na trasách provozovaných společností CdI a následně společností SNS poskytovali i jiní provozovatelé, tyto konkurenční služby se lišily, pokud jde o kontinuitu a četnost v průběhu celého roku, nebyly rovnocenné (z hlediska přístavů nebo typu služeb, například poskytovali pouze osobní dopravu namísto kombinované dopravy), nenabízeli stejnou úroveň kvality nebo byli rovněž dotováni na základě různých smluv. Komise proto neprovedla srovnávací analýzu jízdného účtovaného všemi provozovateli na dotčených trasách. Komise se naopak zaměřila na možné rozdíly z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality (viz 330. bod odůvodnění), jakož i na to, zda byli konkurenční provozovatelé rovněž dotováni na základě různých smluv.

(345) Zadruhé Komise konstatuje, že srovnatelné služby nabízené jinými provozovateli na seskupeních tras definovaných v nové úmluvě byly rovněž poskytovány v rámci režimů vyrovnávacích plateb z veřejných prostředků jako doplňkové služby obecného hospodářského zájmu definované Sicílií ([125]). Přítomnost jiných poskytovatelů služeb obecného hospodářského zájmu na seskupení tras, na něž se vztahuje nová úmluva, v zásadě nezpochybňuje platnost služby obecného hospodářského zájmu pro taková seskupení, ale spíše ji posiluje, neboť naznačuje, že potřeba takových spojů byla tak silná a/nebo různorodá, že by ji mohlo uspokojit pouze několik provozovatelů. Skutečnost, že na určitém seskupení tras působí jiní provozovatelé, totiž nemůže naznačovat, že toto seskupení může být odpovídajícím způsobem obsluhováno pouze tržními silami, a to i v případě, že tito jiní provozovatelé obdrží vyrovnávací platbu z veřejných prostředků na základě různých smluv za účelem nabízení svých služeb.

(346) Zatřetí Itálie určila dvacet tras rozdělených do pěti seskupení nebo sítí spojů, které mají být zahrnuty do nové úmluvy ([126]). Komise konstatuje, že podle oddílu 5.5.3 sdělení o výkladu nařízení o námořní kabotáži ([127]) „*[č]lenské státy často chtějí spojovat trasy veřejné dopravy směřující na různé ostrovy a z nich do jednoho svazku, aby dosáhly úspor z rozsahu a přilákaly provozovatele. Tyto svazky jako takové nejsou v rozporu s právem Unie, pokud spojování tras nevede k diskriminaci a k neodůvodněnému narušení trhu. O nejvhodnější velikosti svazku by se mělo rozhodnout s přihlédnutím k nejlepší součinnosti, které by mělo být dosaženo v plnění základních dopravních potřeb*.“

(347) V tomto případě byly trasy z důvodů plánování sloučeny do zeměpisných seskupení s cílem určit možné mezery nebo překrývání a zajistit soudržný a kompletní soubor spojů pro obyvatele ostrovů, a to jak se Sicílií, tak s ostatními ostrovy, zejména s relativně většími ostrovy. Tabella 3 ve skutečnosti ukazuje, že trasy v rámci každého seskupení se často překrývají a vzájemně se doplňují ([128]). Vzhledem k přítomnosti některých základních služeb, jako jsou školy, větší prodejny potravin a specializované lékařské služby, pouze na Sicílii nebo na relativně větších ostrovech, se Itálie rozhodla zadat seskupení tras namísto jednotlivých linek. Soukromí provozovatelé sice nabízejí určité spojení mezi relativně většími ostrovy (např. Lipari a Pantelleria) a Sicílií, avšak nenabízejí spojení se všemi ostrovy a mezi nimi celoročně. Vzhledem k potřebě zajistit spojení mezi mnoha malými ostrovy nacházejícími se v různých a někdy relativně vzdálených oblastech se Komise domnívá, že Itálie se nedopustila zjevné chyby, když určila pět seskupení sestávajících z jedné nebo více tras v závislosti na charakteristikách dotyčného ostrova nebo souostroví. Z těchto důvodů a s ohledem na zvláštní okolnosti případu neposuzovala Komise každé jednotlivé spojení, ale zaměřila se na každé seskupení, které považovala za soudržný soubor spojů z ostrova a na ostrov a ze souostroví a na souostroví a mezi nimi.

(348) S ohledem na výše uvedené, na základě situace v oblasti hospodářské soutěže v období před prvním pověřením, tedy dne 30. července 2012, a na základě připomínek zúčastněných stran (viz oddíl 5) Komise analyzovala každé seskupení tras, aby ověřila, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při stanovování existence selhání trhu:

— Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol. Společnost CdI provozovala a společnost SNS provozuje pět tras obsluhovaných trajekty a pět tras obsluhovaných rychlými plavidly, které spojují Liparské ostrovy se Sicílií a s pevninou ([129]). V rámci tohoto seskupení byly v období 2009–2012 konkurenty společnosti Ustica Lines,

([125]) Vzhledem k tomu, že služby nabízené jinými provozovateli nespadají do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí, Komise se nebude vyjadřovat k tomu, zda tyto služby představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu, či nikoli.
([126]) Podrobnosti o trasách a četnosti viz Tabella 3. Tyto četnosti byly během období prodloužení (2009–2012) v podstatě stejné, s minimálními rozdíly u některých tras a/nebo některých období.
([127]) Viz poznámka pod čarou č. 113.
([128]) Rovněž se mohou měnit jízdní řády jednotlivých tras v rámci seskupení.
([129]) Je třeba si povšimnout, že od 1. září 2016 provozuje společnost SNS pouze čtyři různé vysokorychlostní trasy.

NGI, SNAV a Alilauro. Společnosti Ustica Lines a NGI aktivně a celoročně provozovaly trasy, které propojovaly Milazzo s Liparskými ostrovy, v rámci vyrovnávací platby z veřejných prostředků poskytnuté na základě samostatných smluv: společnost Ustica Lines poskytovala vysokorychlostní dopravu na dvou trasách, zatímco společnost NGI provozovala na jedné trase kombinovanou dopravu. Společnosti SNAV a Alilauro provozovaly dopravu za pomoci rychlé lodě pouze v hlavní sezóně na trasách mezi Neapolí a Liparskými ostrovy, aniž by obdržely jakoukoli vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. Komise především konstatuje, že konkurenti nenabízeli služby srovnatelné se službami společnosti CdI a následně společnosti SNS, pokud jde o provozované trasy, četnost a kapacitu. Naopak provozovaly pouze jednu nebo dvě trasy a poskytovaly mnohem omezenější služby, pokud jde o kapacitu a jízdní řády. Společnost NGI zejména poskytovala služby trajektové dopravy za použití plavidel, na něž se vztahují různé požadavky na kapacitu. Pokud jde o společnosti SNAV a Alilauro, jejich služby nezahrnovaly spojení s Milazzem, jelikož jejich trasy propojovaly Neapol a Liparské ostrovy a zajišťovaly spojení v rámci souostroví. Tito soukromí provozovatelé navíc tyto trasy neobsluhovali mimo sezónu. V důsledku toho nejsou tyto služby srovnatelné s těmi, které původně provozovala společnost CdI a následně společnost SNS podle nové úmluvy. Společnost Pan Med tvrdila, že konkurenti na tomto seskupení tras nabízejí obdobné služby (viz 272. bod odůvodnění), ale neupřesnila, kteří konkurenti to jsou, ani neprokázala, proč považuje jejich služby za obdobné nebo srovnatelné se službami poskytovanými společností CdI a následně společností SNS. V této souvislosti Komise konstatuje, že všichni provozovatelé, kteří poskytovali služby na těchto trasách po celý rok, tak činili za vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. To spolu se zeměpisnými a demografickými souvislostmi dotčených ostrovů (jejichž populace se pohybuje v rozmezí od 100 obyvatel na ostrově Alicudi až po přibližně 10 700 obyvatel na ostrově Lipari) dokazuje, že tržní síly samy o sobě nepostačovaly k zajištění nezbytné úrovně propojení k zajištění územní kontinuity. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že žádný jiný provozovatel by s ohledem pouze na svůj vlastní obchodní zájem neposkytl služby na úrovni požadované novou úmluvou. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na tomto seskupení tras existuje selhání trhu,

— Trapani – Egadské ostrovy. Společnost CdI provozovala a společnost SNS provozuje dvě trasy obsluhované trajekty a čtyři trasy obsluhované vysokorychlostními plavidly ([130]). Společnosti Ustica Lines a Traghetti delle Isole ([131]) celoročně provozovaly trasy spojující Egadské ostrovy se Sicílií a nabízely služby vysokorychlostní dopravy resp. služby trajektové dopravy. Komise především konstatuje, že společnosti Ustica Lines a Traghetti delle Isole obdržely od Sicílie vyrovnávací platbu za poskytování těchto služeb na základě jiných smluv. Krom toho, pokud jde o společnost Traghetti delle Isole, požadovaná četnost se lišila od četnosti zajišťované společností CdI a následně společností SNS, jelikož společnost Traghetti delle Isole nebyla povinna zajišťovat každodenní spojení, jako v případě společnosti CdI a následně SNS. Společnost Traghetti delle Isole navíc poskytovala služby trajektové dopravy s využitím plavidel, na něž se vztahují různé požadavky na kapacitu, což zahrnovalo například přepravu nebezpečných věcí. V případě společnosti Ustica Lines byla požadovaná četnost podobná četnosti poskytované společností CdI a následně společností SNS (několik spojů denně). Společnost Ustica Lines však poskytovala své služby prostřednictvím plavidel, na něž se vztahují různé požadavky na kapacitu. V této souvislosti Komise konstatuje, že všichni provozovatelé, kteří poskytovali služby na těchto trasách po celý rok, tak činili za vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. To spolu se zeměpisnými a demografickými souvislostmi dotčených ostrovů (ostrovy Favignana, Levanzo a Marettimo mají celkem 4 300 obyvatel) ukazuje, že tržní síly samy o sobě nepostačovaly k dosažení nezbytné úrovně propojení k zajištění územní kontinuity. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že žádný jiný provozovatel by s ohledem pouze na svůj vlastní obchodní zájem neposkytl služby na úrovni požadované novou úmluvou. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na tomto seskupení tras existuje selhání trhu,

— Porto Empedocle – Pelagické ostrovy. Společnosti CdI a SNS provozovaly služby trajektové dopravy i vysokorychlostní dopravy celoročně. Společnost Ustica Lines byla jediným dalším provozovatelem, který na této trase poskytoval služby vysokorychlostní dopravy celoročně s dalším vysokorychlostním spojem v hlavní sezóně. Komise zejména konstatuje, že společnost Ustica Lines obdržela za poskytování těchto služeb od Sicílie vyrovnávací platbu v rámci jiné smlouvy. Kromě toho společnost Ustica Lines poskytovala službu vyhrazenou pouze pro cestující, bez přepravy zboží a s různou četností. V důsledku toho nejsou její služby srovnatelné se službami poskytovanými společností CdI a následně společností SNS podle nové úmluvy. V této souvislosti Komise konstatuje, že jediný provozovatel, který celoročně poskytuje služby na tomto seskupení tras, obdržel vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. To spolu se zeměpisnými a demografickými souvislostmi dotčených ostrovů (ostrovy Linosa a Lampedusa mají celkem 6 500 obyvatel) dokazuje, že tržní síly samy o sobě nepostačovaly k dosažení nezbytné úrovně propojení k zajištění územní kontinuity. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že žádný jiný provozovatel by s ohledem pouze na svůj vlastní obchodní zájem neposkytl služby na úrovni požadované novou úmluvou. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na tomto seskupení tras existuje selhání trhu,

([130]) Během období prodloužení byly čtyři vysokorychlostní trasy pro účely finančních výkazů seskupeny do dvou skupin.
([131]) V současné době podléhá koordinaci a kontrole ze strany skupiny Caronte & Tourist.

— Trapani – Pantelleria. Společnost CdI provozovala a společnost SNS provozuje služby trajektové dopravy celoročně. Společnost Traghetti delle Isole byla jediným dalším provozovatelem, který na této trase poskytoval služby trajektové dopravy celoročně. Komise především uvádí, že společnost Traghetti delle Isole rovněž obdržela od Sicílie vyrovnávací platbu za poskytování těchto služeb na základě samostatných zakázek. Společnost Traghetti delle Isole kromě toho poskytovala služby trajektové dopravy s četností podobnou té, kterou nabízely společnost CdI a následně společnost SNS, a to za použití plavidel, na něž se vztahují odlišné požadavky na kapacitu, což zahrnovalo například přepravu nebezpečných věcí. Společnost Pan Med tvrdila, že konkurenti na tomto seskupení tras nabízejí obdobné služby (viz 272. bod odůvodnění), ale neupřesnila, kteří konkurenti to jsou, ani neprokázala, proč považuje jejich služby za obdobné nebo srovnatelné se službami poskytovanými společností CdI a následně společností SNS. V této souvislosti Komise konstatuje, že jediný další provozovatel, který poskytoval služby na těchto trasách po celý rok, tak činil za vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. To spolu se zeměpisnými a demografickými souvislostmi ostrova Pantelleria (malého ostrova přibližně se 7 800 obyvateli) dokazuje, že tržní síly samy o sobě nepostačovaly k dosažení nezbytné úrovně propojení k zajištění územní kontinuity. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že žádný jiný provozovatel by s ohledem pouze na svůj vlastní obchodní zájem neposkytl služby na úrovni požadované novou úmluvou. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že na tomto seskupení tras existuje selhání trhu,

— Palermo – Ustica. Společnosti CdI a SNS provozovaly služby trajektové i vysokorychlostní dopravy celoročně. Společnosti Ustica Lines a NGI provozovaly tuto trasu celoročně: společnost Ustica Lines poskytovala služby vysokorychlostní dopravy, zatímco společnost NGI poskytovala služby trajektové dopravy. Komise především uvádí, že společnosti Ustica Lines a NGI dostávali za poskytování těchto služeb od Sicílie vyrovnávací platbu v rámci jiných smluv. Kromě toho oba provozovatelé poskytovali služby trajektové dopravy za použití plavidel, na něž se vztahují odlišné požadavky na kapacitu, což u společnosti NGI zahrnovalo přepravu nebezpečných věcí. Požadovaná četnost se rovněž lišila od četnosti poskytované společností CdI a následně společností SNS, neboť ostatní provozovatelé nebyli povinni nabízet každodenní spoje jako CdI a následně SNS. Společnost Pan Med tvrdila, že konkurenti na tomto seskupení tras nabízejí obdobné služby (viz 272. bod odůvodnění), ale neupřesnila, kteří konkurenti to jsou, ani neprokázala, proč považuje jejich služby za obdobné nebo srovnatelné se službami poskytovanými společností CdI a následně společností SNS. V této souvislosti Komise konstatuje, že všichni provozovatelé, kteří celoročně poskytovali služby na tomto seskupení tras, dostávali vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. To spolu se zeměpisnými a demografickými souvislostmi ostrova Ustica (velmi malý ostrov přibližně s 1 300 obyvateli) dokazuje, že tržní síly samy o sobě nepostačovaly k dosažení nezbytné úrovně propojení k zajištění územní kontinuity. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že žádný jiný provozovatel by s ohledem pouze na svůj vlastní obchodní zájem neposkytl služby na úrovni požadované novou úmluvou. Itálie se proto nedopustila zjevné chyby, když měla za to, že u tohoto seskupení tras existuje selhání trhu.

(349) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že v okamžiku pověření nepostačovaly samotné tržní síly k uspokojení potřeb veřejné služby. V tomto ohledu Komise rovněž poznamenává, že na všech seskupeních tras, které v současné době provozuje společnost SNS podle nové úmluvy, byly do určité míry srovnatelné služby poskytované jinými provozovateli rovněž dotovány a v každém případě nebyly zcela rovnocenné, pokud jde o kontinuitu, pravidelnost, kapacitu a kvalitu, a proto plně nenaplňovaly potřeby veřejné služby, které Itálie určila v nové úmluvě.

3) Co nejméně narušující přístup

(350) Komise uvádí, že italské orgány se rozhodly uzavřít smlouvu o veřejných službách pouze s jedním provozovatelem (CdI a následně SNS) namísto uložení závazků veřejné služby více provozovatelům. Na základě informací poskytnutých Itálií Komise bere na vědomí, že poptávku uživatelů (jak je popsáno výše, viz 334. až 340. bod odůvodnění) nebylo možno uspokojit jinak než uložením závazků veřejné služby. U všech seskupení tras vyžaduje celoroční poskytování služeb pravidelné dopravy vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby. Pokud existují soukromí provozovatelé, kteří nedostávají vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby, nabídka se předpokládá pouze v hlavní sezóně (viz 348. bod odůvodnění). Podrobná účetní analýza pro jednotlivé trasy podle nové úmluvy navíc ukazuje, že provozování všech tras společností SNS v letech 2017, 2018 a 2019 je strukturálně ztrátové. Lze tedy vyvodit, že v případě neexistence vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by tyto služby nebyly provozovány s požadovanou četností, kapacitou a kvalitou ([132]). K podobnému závěru dospěla ve své zprávě pro Komisi i společnost Ecorys (viz 119. bod odůvodnění). Komise mimoto bere na vědomí tvrzení

([132]) Za období od 11. dubna do 31. prosince 2016 vykazovala společnost SNS kladné výsledky na linkách ALC/6 a ALD/3 bis. Komise však podotýká, že po významnou část období mimo sezónu v roce 2016 (1. ledna až 10. dubna), kdy trasy obecně nejsou ziskové, poskytovala služby společnost CdI. V důsledku toho skutečnost, že společnost SNS během tohoto období službu neprovozovala, mohla mít dopad na finanční výkonnost těchto tras za rok 2016.

Itálie, že volba smlouvy o veřejných službách byla nezbytná také i s ohledem na privatizaci společnosti Siremar. Itálie konkrétně tvrdí, že uspořádání zadávacího řízení týkajícího se aktiv společnosti Siremar spojených s novou smlouvou o veřejných službách umožnilo: i) zajištění kontinuity veřejné služby námořní dopravy; ii) minimalizaci hodnoty pro stát a iii) ochranu zaměstnanosti. Z těchto důvodů Komise souhlasila s tím, aby Itálie uspořádala zadávací řízení na část podniku Siremar společně s novou úmluvou (viz 136. bod odůvodnění). Komise přitom rovněž uznala (a opakuje v tomto rozhodnutí), že se Itálie nemohla spoléhat na závazky veřejné služby vztahující se na všechny provozovatele, ale místo toho uzavřela jedinou smlouvu o veřejných službách původně se společností CdI a následně se společností SNS.

Závěr

(351) Na základě výše uvedeného posouzení vyvozuje Komise závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení služeb svěřených společnosti CdI a následně společnosti SNS jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí z roku 2012, byly tudíž rozptýleny.

(352) Aby však bylo možno dospět k závěru, že je splněno první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, musí Komise ověřit, zda byla společnost CdI a následně společnost SNS pověřena plněním závazků veřejné služby, které jsou jasně definovány. Komise v této souvislosti podotýká že závazky veřejné služby jsou jednoznačně popsány v nové úmluvě a jejích přílohách (jež obsahují například specifikace plavidel pro každou trasu). Pravidla upravující vyrovnávací platbu jsou obdobně podrobně popsána v úmluvě, v zákoně z roku 2009 a v rozhodnutí výboru CIPE. Nová úmluva má rovněž jasně stanovenou dobu platnosti (dvanáct let), určuje společnost CdI a následně společnost SNS jako provozovatele veřejné služby a obsahuje opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby (viz také oddíl 2.3.4). Komise proto dospěla k závěru, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

Přednost v přístavu

(353) V čl. 19-ter odst. 21 zákona č. 135/2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společnostem bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Pokud by společnosti pověřené závazky veřejné služby neměly v přístavu přednost, je možné, že by někdy musely před dokováním čekat, než na ně přijde řada, což by způsobilo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel menších ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Vzhledem k tomu, že nová úmluva obsahuje určité závazky týkající se jízdních řádů, například povinnost zohledňovat jízdní řády jiných dopravních prostředků (např. autobusů), pomáhá přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby dodržet uložené závazky veřejné služby. Tato přednost v přístavu byla převedena na společnost CdI a následně na společnost SNS, jakmile nabyla část podniku Siremar. Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti CdI a následně společnosti SNS plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu (viz 351. bod odůvodnění). Přednost v přístavu proto rovněž splňuje první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

8.1.3.2. Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(354) Komise připomíná, že v rozhodnutí z roku 2012 (viz jeho 205. bod odůvodnění) zastávala předběžně názor, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

(355) Komise v této souvislosti uvádí, že parametry, na jejichž základě byla vyrovnávací platba vypočtena, byly stanoveny předem a splňují požadavky na transparentnost v souladu s druhým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark.

(356) Konkrétně parametry, na jejichž základě byla vyrovnávací platba vypočtena, jsou podrobně vysvětleny v rozhodnutí výboru CIPE a byly použity v nové úmluvě (a jejích přílohách), zatímco maximální částky vyrovnávací platby jsou stanoveny v zákoně z roku 2009. V rozhodnutí výboru CIPE je podrobně popsán způsob výpočtu vyrovnávací platby, včetně například nákladových prvků, které se berou v úvahu. Jelikož přednost v přístavu nezahrnuje žádný převod finančních prostředků na provozovatele služby, má Komise za to, že toto opatření splňuje druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(357) Komise proto dospěla k závěru, že druhá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark je splněna.

8.1.3.3. Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(358) Na základě třetí podmínky rozsudku ve věci Altmark nesmí obdržená vyrovnávací platba přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i přiměřeného zisku.

(359) Rozsudek ve věci Altmark však neobsahuje přesnou definici přiměřeného zisku. Podle sdělení o službách obecného hospodářského zájmu by se mělo mít za to, že přiměřeným ziskem se rozumí míra návratnosti kapitálu, kterou by požadoval průměrný podnik zvažující, zda bude – s přihlédnutím k úrovni rizika – službu obecného hospodářského zájmu poskytovat po celou dobu trvání pověření. Úroveň rizika závisí na dotčeném odvětví, typu služby a charakteru vyrovnávacího mechanismu.

(360) V rozhodnutí z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti ohledně přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené společnosti CdI. Komise zejména dospěla předběžně k závěru, že riziková přirážka ve výši 6,5 % neodráží náležitou úroveň rizika, neboť na první pohled se nezdá, že by společnost CdI převzala rizika, jež je obvykle nutné nést při poskytování těchto služeb. Nákladové prvky, k nimž se při výpočtu vyrovnávací platby přihlíží, zahrnují konkrétně veškeré náklady související s poskytováním služby a jsou zohledněny například změny cen paliva. Komise se proto v této fázi domnívala, že společnost CdI mohla obdržet nadměrnou vyrovnávací platbu.

(361) Komise podotýká, že některé aspekty způsobu výpočtu vyrovnávací platby stanovené v nové úmluvě ve skutečnosti snižují obchodní riziko pro společnost CdI a následně SNS. Zejména maximální výše jízdného, kterou může provozovatel uplatnit, se každoročně upravuje tak, aby se zohlednila inflace a rozdíly v nákladech na palivo. Nová úmluva mimoto obsahuje určitá ustanovení, která mají zachovat ekonomicko-finanční rovnováhu veřejné služby (viz 130. bod odůvodnění). Zejména v případě, že vyrovnávací platba za veřejnou službu nestačí k pokrytí nákladů na služby svěřené podle nové úmluvy, umožňují tato ustanovení přezkoumat: i) rozsah těchto služeb, ii) způsob poskytování těchto služeb (např. typ plavidel) nebo iii) maximální sazby jízdného.

(362) Výše uvedená ustanovení však podléhají řadě omezení. Zejména podle článku 8 nové úmluvy je ekonomicko-finanční rovnováha veřejné služby posuzována pouze co tři roky. Pokud tento přezkum ukáže, že vyrovnávací platba nepostačuje k uhrazení nákladů veřejné služby, mohou se provozovatel a italské orgány dohodnout na změnách pro další tříleté období. Jestliže příjmy nebo náklady související s veřejnou službou vykazují nepředvídatelné strukturální rozdíly, které jsou o více než o 3 % vyšší nebo nižší než hodnoty stanovené v nové úmluvě, umožňuje její článek 9 stranám požádat (s výhradou řady podmínek) o přezkum ekonomicko-finanční rovnováhy. Podle obou článků jsou tyto (případné) změny výsledkem jednacího řízení, a dokud není dosaženo dohody, musí provozovatel nést veřejnou službu beze změn. Provozovatel je proto i nadále částečně vystaven riziku, že vyrovnávací platba nepostačí k uhrazení nákladů na poskytování služby. Ačkoli lze články 8 a 9 nové úmluvy použít k obnovení ekonomicko-finanční rovnováhy, změny se týkají pouze budoucích období a nelze je uplatnit se zpětnou účinností.

(363) Jak je vysvětleno ve 49. až 58. bodě odůvodnění, rozhodnutí výboru CIPE předpokládá, že se riziková přirážka ve výši 6,5 % bude používat ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce váženého průměru nákladů kapitálu (WACC). V případě společnosti Siremar Itálie původně zvažovala index beta 0,56. Index beta vyjadřuje riziko činnosti vykonávané provozovatelem a jeho úroveň ukazuje, že Itálie při výpočtu návratnosti kapitálu zohlednila skutečnost, že riziko činnosti vykonávané provozovatelem je podstatně nižší než tržní riziko. V průběhu formálního šetření (viz 218. bod odůvodnění) však Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto o zjednodušení výpočtu použitím sazby ve výši 6,5 % jako paušální míry návratnosti kapitálu. Italské orgány rovněž prokázaly, že by použití úplné metodiky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE mohlo vést k návratnosti kapitálu, jež by překročila 6,5 % (tj. 8,87 %). Z tohoto důvodu se Itálie domnívá, že její zjednodušený přístup je konzervativní a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby provozovateli, než jaká byla stanovena podle rozhodnutí výboru CIPE.

(364) V této souvislosti Komise v 363. bodě odůvodnění rozhodnutí týkajícím se společnosti Tirrenia/CIN z roku 2020 porovnala návratnost kapitálu ve výši 6,5 %, která byla rovněž použita při výpočtu vyrovnávací platby pro společnost, která byla předmětem daného šetření (CIN), s mediánem návratnosti kapitálu vytvořeným referenční skupinou v roce 2011 (rok před prvním pověřením společnosti CdI). Referenční skupina sestávala z vybraných

provozovatelů trajektové dopravy, kteří nabízeli námořní spojení v rámci Itálie nebo mezi Itálií a jinými členskými státy ([133]). Komise konstatuje, že společnost Siremar je provozovatelem o velikosti srovnatelné se společností CIN. Dotčené trasy se však liší od tras provozovaných společností CIN, neboť jsou kratší a spojují menší ostrovy. Komise se domnívá, že ačkoli cílová skupina zůstává pro společnost Siremar relevantní, činnosti společnosti Siremar lze považovat za rizikovější, což znamená, že vyšší riziková přirážka by nebyla nepřiměřená. Z analýzy vyplývá, že návratnost investovaného kapitálu dosažená společností CdI a následně společností SNS je o něco nižší než střední návratnost, jíž dosáhla referenční skupina. Toto srovnání dokládá, že v roce před pověřením společnosti CdI nebyla návratnost kapitálu ve výši 6,5 % pro námořní odvětví nepřiměřená.

(365) Komise zdůrazňuje zásadní aspekt, že bez ohledu na částku, na kterou by provozovatel měl nárok podle výše uvedené metodiky (včetně návratnosti kapitálu), v praxi společnost SNS nikdy neobdrží částku vyšší, než je maximální částka stanovená zákonem z roku 2009 (tj. 55 694 895 EUR). Totéž platilo pro společnost CdI v době, kdy poskytovala veřejné služby podle nové úmluvy. Tato částka, která byla stanovena v roce 2009 a nebyla nikdy upravena o inflaci, byla s největší pravděpodobností konzervativní, neboť byla téměř o 17 % nižší než částka, kterou společnost Siremar potřebovala k provozování služby v témže roce ([134]). Bez ohledu na to, zda byly závazky veřejné služby svěřeny společnosti CdI nebo SNS, skutečné údaje za období 2012–2019 v tabulce 7 ukazují, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby ve všech letech nepostačovala k pokrytí čistých nákladů na službu, včetně návratnosti kapitálu ve výši 6,5 % ([135]). V roce 2012 obdržela společnost drobnou nadměrnou vyrovnávací platbu, která byla více než vyrovnána ztrátami v letech 2013 a 2014. Společnost CdI však tuto službu provozovala pouze v měsících srpen až prosinec. Toto období zahrnuje nejziskovější měsíc, kdy je poptávka po cestovním ruchu nejvyšší (srpen), a nezahrnuje první měsíce roku, kdy je poptávka velmi nízká. Podobné protiplnění platí i pro vyrovnávací platbu, kterou společnost SNS obdržela v roce 2016. Nadměrná vyrovnávací platba, kterou společnost SNS obdržela v daném roce a která byla rovněž více než vyrovnána v následujících letech, byla způsobena tím, že společnost provozovala tuto službu pouze v období od 11. dubna do 31. prosince 2016, což se netýká prvních tří měsíců uvedeného roku. V souladu s odstavcem 47 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 Komise posoudí, zda existovala nadměrná vyrovnávací platba po celou dobu trvání smlouvy. V období 2012–2019 obdržely společnosti SNS a CdI společně částku přibližně o 30,3 milionu EUR nižší, než je částka vypočítaná pomocí metodiky, která zahrnuje návratnost ve výši 6,5 %. Tento údaj potvrzuje, že ustanovení o přezkumu obsažená v nové úmluvě nechrání provozovatele před všemi riziky souvisejícími s provozováním veřejné služby. Navzdory určitým meziročním výkyvům činil výnos z investovaného kapitálu dosažený částí podniku Siremar za celé období (do roku 2019) ve skutečnosti přibližně −4,7 % namísto 6,5 %, které Itálie původně předpokládala. Ve skutečnosti je celková výše vyrovnávací platby, kterou společnosti CdI a SNS obdržely v období 2012–2019, nižší než čisté náklady na poskytování veřejné služby, i za předpokladu 0 % návratnosti kapitálu. Jak je uvedeno v tabulce 7, společnosti CdI a SNS by jako celek potřebovaly dodatečnou vyrovnávací platbu ve výši přibližně 12,7 milionu EUR pouze na pokrytí svých čistých nákladů. Závěr, že ustanovení o přezkumu obsažená v nové úmluvě nechrání provozovatele před veškerými riziky, platí rovněž pro společnost SNS (období 2016–2019): společnost SNS obdržela částku přibližně o 23,3 milionu EUR nižší, než je částka vypočítaná pomocí metodiky, která zahrnuje návratnost ve výši 6,5 %; návratnost kapitálu dosažená společností SNS činí přibližně −11,8 % namísto 6,5 %, které Itálie původně předpokládala; společnosti CdI a SNS by požadovaly dodatečnou kompenzaci ve výši přibližně 15 milionů EUR pouze na pokrytí vzniklých čistých nákladů.

([133]) Do této skupiny byly zahrnuty zejména společností Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines (dříve známá jako Ustica Lines), skupina Grimaldi, Corsica Ferries, SNAV a Caronte & Tourist. Z referenční skupiny byly vyloučeny společnosti bývalé skupiny Tirrenia (např. Caremar, Toremar). Referenční skupina zahrnuje dvě společnosti, které by následně plnily novou úmluvu v rámci společného podniku SNS, tj. Liberty Lines (dříve známá pod názvem Ustica Lines) a Caronte & Tourist. V té době však tyto dvě společnosti provozovaly různé služby mimo oblast působnosti původní úmluvy, a Komise je proto z referenční skupiny nevyloučila.

([134]) Komise připomíná, že rok 2009 byl posledním rokem, v němž společnost Siremar fungovala za běžných podmínek (tj. dosud nevstoupila do mimořádné správy)

([135]) V těchto letech činil čistý roční kapitál investovaný společnostmi CdI a SNS v průměru 33,8 milionu EUR.

Trasy v rámci veřejné služby	1/8/2012 - 31/12/2012 (CdI)	2013 (CdI)	2014 (CdI)	2015 (CdI)	11/4/2016 - 31/12/2016 (SNS)	2017 (SNS)	2018 (SNS)	2019 (SNS)	Celkem
Příjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Čisté náklady veřejné služby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Přiměřený zisk (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Přípustná vyrovnávací platba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Skutečná vyrovnávcí platba	23,346,079 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	40,297,059 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	397,812,508 €
= Nadměrná/nedostatečná vyrovnávací platba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 30,340,068 €

Tabulka 7 – Čisté náklady veřejné služby provozované společnostmi CdI a SNS v období 2012–2019

(366) Komise dále hodnotí kladně, že článek 5 nové úmluvy vyžaduje, aby společnost provozovatele zasílala regionu Toskánsko každý rok provozní účty (v rozdělení podle tras a potvrzené nezávislým auditorem), aby mohl region Sicílie ověřit, zda nejsou poskytovány nadměrné vyrovnávací platby. To poskytuje další záruku, která má zajistit, že provozovatel nemůže mít prospěch z případné nadměrné vyrovnávací platby. Italské orgány předložily tyto provozní účty za období 2012–2019, aby mohla Komise provést výpočty uvedené v tabulce 7 ([136]).

(367) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za veřejnou službu poskytovaná provozovateli nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí nákladů na plnění závazků veřejné služby, se zohledněním příslušných příjmů a přiměřeného zisku. Komise se konkrétně domnívá, že rizikovou přirážku ve výši 6,5 % stanovenou rozhodnutím výboru CIPE je třeba posoudit ve spojení s maximální výší vyrovnávací platby, která je stanovena v zákoně z roku 2009. Z tohoto hlediska lze mít za to, že návratnost kapitálu, kterou mohla společnost CdI a následně společnost SNS předběžně očekávat, byla v souladu s riziky, jimž byla vystavena při provozování veřejných služeb podle nové úmluvy. Pochybnosti Komise ohledně splnění třetí podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou proto rozptýleny.

(368) Pokud jde o přednost v přístavu a případné nadměrné vyrovnávací platby, které by z toho mohly vyplynout, Itálie tvrdila, že není možné vyčíslit případné peněžní zvýhodnění vyplývající z této přednosti (viz 227. bod odůvodnění). Komise v každém případě uvádí, že pokud by toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevily by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Analýza Komise uvedená v 365. bodě odůvodnění potvrdila, že v období 2012–2019 neobdržely společnosti CdI a SNS jako celek žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu. To platí i pro společnost SNS, budeme-li o ní uvažovat samostatně, v letech, v nichž plnila novou úmluvu (období 2016–2019). Komise proto vyvozuje závěr, že rovněž přednost v přístavu splňuje třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

8.1.3.4. Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(369) Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark se má za splněné, pokud byl příjemce vyrovnávací platby za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vybrán v rámci veřejného zadávacího řízení, které umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby obecného hospodářského zájmu za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo alternativně, pokud byla vyrovnávací platba určena na základě nákladů správně řízeného podniku.

(370) Podle bodu 63 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je nejjednodušším způsobem, jak mohou veřejné orgány splnit čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, použití transparentního a nediskriminačního postupu zadávání veřejných zakázek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ([137]) a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ([138]).

(371) Kromě toho z bodu 65 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu a judikatury Soudního dvora vyplývá, že postup zadávání veřejných zakázek vylučuje existenci státní podpory pouze za předpokladu, že umožňuje výběr zájemce schopného poskytovat tyto služby za „nejmenších nákladů pro územně správní celek“.

(372) Komise podotýká, že v daném případě bylo zadávací řízení zahájeno předtím, než vstoupila v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ([139]) (která se vztahuje na veřejné zakázky zadané za účelem poskytování služeb námořní dopravy) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ([140]). V té době platily směrnice 2004/17/ES a 2004/18/ES. Směrnice 2004/17/ES se však nevztahuje na služby námořní dopravy, které provozuje společnost Siremar ([141]).

([136]) S výjimkou roku 2015 a prvních měsíců roku 2016 (viz poznámky pod čarou č. 121 a 122). Komise vyjadřuje politování nad tím, že Itálie takové údaje neposkytla, podotýká však, že se to týká pouze posledního období, v němž společnost CdI provozovala službu, zatímco ve svém posouzení se zaměřuje na společnost SNS, jak je vysvětleno v 295. bodě odůvodnění.

([137]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1).

([138]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).

([139]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

([140]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

([141]) Článek 5 směrnice 2004/17/ES objasňuje, že do její oblasti působnosti jsou zahrnuty pouze služby v oblasti železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, autobusové nebo lanové dopravy.

(373) Veřejné zakázky týkající se námořní, pobřežní nebo říční dopravy spadají do oblasti působnosti směrnice 2004/18/ES, a to podle jejího 20. bodu odůvodnění. V příloze II B této směrnice jsou však uvedeny služby vodní dopravy, z čehož vyplývá ([142]), že se na ně vztahují pouze ustanovení článku 23 a čl. 35 odst. 4. To znamená, že podle směrnice 2004/18/ES se na veřejnou zakázku na služby námořní dopravy vztahují pouze povinnosti týkající se technických specifikací (článek 23) a povinnost zveřejnit oznámení o zadání zakázky (po zadání zakázky, a tudíž na konci, a nikoli na začátku zadávacího řízení: čl. 35 odst. 4). Všechna ostatní pravidla uložená směrnicí 2004/18/ES, včetně způsobu zveřejňování oznámení (čl. 36 odst. 1), a ustanovení o kritériích pro výběr (články 45 až 52), se na veřejné zakázky na služby námořní dopravy nevztahují.

(374) Směrnice 2004/18/ES se každopádně nevztahuje na koncese na služby, jak jsou definovány v čl. 1 bodu 4 uvedené směrnice ([143]). Komise podotýká, že koncese na služby, u nichž existuje určitý přeshraniční zájem, však podléhají i nadále obecným zásadám SFEU týkajícím se transparentnosti a rovného zacházení.

(375) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že se směrnice 2004/18/ES může použít pouze v případě veřejné zakázky, nikoli však jedná-li se o koncesi na služby. Jelikož se daný případ týká služeb vodní dopravy, jsou navíc použitelné pouze některé požadavky uvedené směrnice. Komise se v tomto kontextu domnívá, že se k prokázání souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark nemůže opřít pouze o dodržení směrnic o zadávání veřejných zakázek. Z tohoto důvodu Komise níže posoudí, zda zadávací řízení, které Itálie použila, bylo soutěžní, transparentní a nediskriminační. Za účelem tohoto posouzení bude Komise vycházet z pokynů obsažených ve sdělení o pojmu státní podpora ([144]) (zejména v bodě 89 a následujících).

Soutěžní a transparentní povaha zadávacího řízení

(376) Bod 90 sdělení o pojmu státní podpora upřesňuje, že nabídkové řízení musí být soutěžní ([145]), aby se ho mohli zúčastnit všichni kvalifikovaní uchazeči, kteří projeví zájem. Podle bodu 91 uvedeného sdělení musí být řízení dále transparentní, aby v každé fázi nabídkového řízení mohli být všichni zainteresovaní uchazeči stejně a řádně informováni. V tomto bodě je také zdůrazněno, že rozhodujícími prvky transparentního výběrového řízení jsou dostupnost informací, dostatečný čas, který mají zainteresovaní uchazeči k dispozici, a jednoznačnost kritérií pro výběr a zadání, a uvádí se v něm, že zadávací řízení musí být dostatečně zveřejněné, aby ho mohli vzít na vědomí všichni potenciální uchazeči.

(377) Komise úvodem zdůrazňuje, že ačkoli italské právo ([146]) umožňovalo mimořádnému komisaři zahájit soukromá jednání s potenciálními nabyvateli, komisař této možnosti v projednávané věci nevyužil, s výjimkou druhé fáze řízení, po zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu a jejím oznámení veřejnosti a k získání lepší nabídky od společností CdI a SNS. Ve skutečnosti se upřednostňovalo otevřené zadávací řízení, aby bylo zajištěno, že část podniku Siremar bude prodána za tržní cenu, a aby byly tudíž maximalizovány výnosy z prodeje. Vzhledem k tomu, že bez veřejného oznámení neproběhla žádná soukromá jednání, pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí z roku 2011 ohledně této možnosti, jsou proto rozptýleny.

(378) V daném případě bylo zadávací řízení zahájeno zveřejněním výzvy k vyjádření zájmu o nabytí části podniku Siremar v jedněch mezinárodních a několika vnitrostátních novinách a na vybraných specializovaných internetových stránkách (viz 75. bod odůvodnění). Tato výzva vybízela *„všechny subjekty, které mohou zajistit kontinuitu služby námořní dopravy“*, aby vyjádřily svůj zájem, a neukládala žádné další podmínky. Potenciálním zúčastněným stranám byl poskytnut dostatek času (tj. 16 dnů) na vyjádření zájmu. V následující fázi hloubkové kontroly měli kvalifikovaní uchazeči téměř čtyři měsíce na to, aby posoudili všechny důležité informace a mohli se rozhodnout, zda chtějí podat nabídku na část podniku Siremar a v jaké výši.

([142]) Podle článku 21 směrnice 2004/18/ES.

([143]) Čl. 1 odst. 4 směrnice 2004/18 zní: „ *„Koncese na služby“ je smlouva stejného druhu jako veřejná zakázka na služby s tou výjimkou, že protiplnění za poskytnutí služeb spočívá buď výhradně v právu využívat služby, nebo v tomto právu společně s platbou“*.

([144]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

([145]) V poznámce pod čarou č. 146 sdělení o pojmu státní podpora Komise uvádí, že v souvislosti se státní podporou činí soudy Unie často odkaz na „otevřené“ výběrové řízení. Použitím slova „otevřené“ nicméně není učiněn odkaz na zvláštní řízení podle směrnic o zadávání veřejných zakázek. Komise proto považuje použití slova „soutěžní“ za vhodnější, aniž by cílem bylo odchýlit se od hmotněprávních podmínek stanovených judikaturou.

([146]) Zejména nařízení s mocí zákona č. 134/2008.

(379) Komise podotýká, že výzva k vyjádření zájmu jasně stanovila, že část podniku Siremar bude prodána při dodržení zvláštních pravidel Marzanova zákona výslovně za účelem zajištění kontinuity služby námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb. Ve výzvě se mimoto odkazovalo na článek 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135/2009, který stanoví, že po dokončení zadávacího řízení bude s nabyvatelem části podniku Siremar uzavřena nová úmluva. V tomto článku je rovněž uvedeno, že tato nová úmluva bude v platnosti nejvýše dvanáct let, a je v ní popsáno, co by měla obsahovat. V témže článku je navíc stanovena maximální částka vyrovnávací platby pro společnost Siremar ve výši 55 694 895 EUR ročně po celou dobu trvání nové úmluvy. V neposlední řadě článek 19-ter také upřesnil, že v případě tras v rámci veřejné služby si nabyvatel společnosti Siremar nadále zachová přednost v přístavu.

(380) Jak je uvedeno v rozhodnutí z roku 2011, výzva k vyjádření zájmu neobsahovala konkrétní údaje o konkrétních aktivech určených k prodeji, o kritériu pro zadání ani o harmonogramu dalších fází zadávacího řízení. Komise se domnívá, že celé zadávací řízení bylo nicméně dostatečně transparentní, a to z důvodů, které jsou objasněny v následujících bodech odůvodnění.

(381) Ve výzvě k vyjádření zájmu bylo zejména zmíněno, že uchazeči musí být schopni „*zajistit kontinuitu služby námořní dopravy*“. To bylo jediné kritérium pro výběr, které Itálie použila k rozhodnutí o tom, zda se budou moci zainteresované strany zúčastnit zadávacího řízení, či nikoli. Ačkoli výzva neupřesňovala, jak mohou uchazeči prokázat splnění tohoto požadavku, automaticky to znamenalo, že lze použít jakýkoli způsob dokazování ([147]). Komise podotýká, že žádná z pěti zúčastněných stran nebyla vyloučena, což naznačuje, že každá z těchto stran skutečně předložila přiměřené důkazy o tom, že má dostatečné finanční prostředky k zajištění kontinuity služeb. Komise se domnívá, že toto kritérium pro výběr bylo všem zúčastněným uchazečům jasné a že vzhledem ke sledovanému cíli bylo odůvodněné.

(382) Zadruhé, jak je uvedeno v 379. bodě odůvodnění, odkaz na nařízení s mocí zákona č. 135/2009 zúčastněným stranám objasňoval, že po dokončení zadávacího řízení bude uzavřena nová úmluva (s maximální dobou platnosti dvanáct let) a že roční částka vyrovnávací platby za závazek veřejné služby byla stanovena v maximální výši 55 694 895 EUR ročně. Jak potvrdila Itálie, pěti stranám, které se nakonec rozhodly zúčastnit fáze hloubkové kontroly, byly zpřístupněny veškeré příslušné informace ohledně rozsahu prodeje, včetně návrhu úmluvy, která bude uzavřena mezi nabyvatelem a státem. To těmto stranám umožnilo rozhodnout se, zda podají nabídku, a pokud ano, v jaké výši. Komise uvádí, že v rámci procesu prodeje je mezi soukromými hospodářskými subjekty běžnou praxí, že informace z obchodního hlediska citlivé jsou zpřístupněny až ve fázi hloubkové kontroly. Z téhož důvodu musely zúčastněné strany podepsat dohody o zachování důvěrnosti, než jim byl umožněn přístup k příslušné dokumentaci (viz 76. bod odůvodnění). Na tomto základě se Komise domnívá, že z výzvy k vyjádření zájmu ([148]) bylo dostatečně zřejmé, že se prodej týká části podniku Siremar ve spojení s novou úmluvou. Poté, co strany vyjádřily svůj zájem, jim byl umožněn přístup ke všem potřebným informacím, aby mohly rozhodnout o případné nabídce.

(383) Zatřetí, co se týká harmonogramu následných fází zadávacího řízení, Komise uvádí toto. Dopisem ze dne 24. listopadu 2010 byli zúčastnění uchazeči vyzváni, aby se zúčastnili fáze hloubkové kontroly. Příslušné podrobné informace o dalších fázích řízení, zejména o harmonogramu řízení a kritériích pro připuštění do druhé fáze hloubkové kontroly, byly poté zúčastněným uchazečům poskytnuty v dopise mimořádného komisaře ze dne 2. února 2011. Komise se domnívá, že není pravděpodobné, že by neuvedení těchto informací ve výzvě k vyjádření zájmu ([149]) odradilo potenciální uchazeče od vyjádření zájmu.

(384) Začtvrté Komise podotýká, že na základě výzvy vyjádřilo zájem o nabytí části podniku Siremar šest stran (viz 76. a 77. bod odůvodnění). Mezi nimi byli někteří z nejvýznamnějších místních provozovatelů trajektů a plavidel: Caronte & Tourist S.p.A. a Ustica Lines S.p.A. (společná nabídka), Riccardo Sanges & C. S.r.l., Traghetti delle Isole S.p.A. a Mediterranea Holding S.p.A. (mezi jejichž akcionáři byli někteří zkušení místní provozovatelé, kteří se spojili s dalšími provozovateli a vytvořili společnost CdI). To podle Komise potvrzuje, že všichni potenciální

([147]) Jak je navíc objasněno v 373. bodě odůvodnění, na toto oznámení o zahájení zadávacího řízení se nevztahovalo ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES. Itálie proto neměla povinnost uvést ve výzvě k vyjádření zájmu kritéria pro výběr.

([148]) Komise konstatuje, že Itálie mimo jiné nebyla povinna ve výzvě k vyjádření zájmu poskytnout podrobný popis konkrétních aktiv nabízených k prodeji a nové smlouvy o veřejných službách, neboť čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES se na dotčené zadávací řízení nevztahoval.

([149]) Jelikož se navíc na toto zadávací řízení nevztahovala ustanovení čl. 36 odst. 1 směrnice 2004/18/ES, neměla Itálie ani povinnost popsat způsob provádění dalších fází zadávacího řízení ve výzvě k vyjádření zájmu.

uchazeči měli dostatečnou možnost vyjádřit zájem o účast v zadávacím řízení. Komise v této souvislosti zdůrazňuje, že zúčastněné strany nemusely v souvislosti s vyjádřením zájmu dodržet obtížné postupy a vynaložit značné náklady, neboť postačovalo, aby prokázaly schopnost zajistit kontinuitu služby námořní dopravy. Šest stran, které vyjádřily zájem, toto kritérium pro výběr splnilo, a tyto strany byly proto vyzvány, aby se zúčastnily fáze hloubkové kontroly. Pět z nich se rozhodlo, že se jí zúčastní. Teprve po této fázi se musely strany rozhodnout, zda hodlají podat nabídku a případně v jaké výši.

(385) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že celkově bylo zadávací řízení soutěžní a transparentní. Zejména záměr společnosti Siremar prodat činnost spojenou s veřejnou službu (tj. část podniku Siremar) byl obecně znám tak, aby oslovil všechny možné uchazeče na relevantním regionálním nebo mezinárodním trhu. Komise rovněž konstatuje, že v dané fázi mohli potenciální uchazeči snadno vyjádřit svůj zájem a nemuseli se k ničemu zavázat. Pokud mohly strany prokázat, že splňují jediné kritérium pro výběr, byly jim poté poskytnuty všechny potřebné informace a čas na to, aby se mohly rozhodnout, zda chtějí podat nabídku na část podniku Siremar a kolik za nich chtějí nabídnout. Komise se z těchto důvodů domnívá, že její pochybnosti ohledně nedostatečné transparentnosti zadávacího řízení kvůli možným nedostatkům ve výzvě k vyjádření zájmu jsou rozptýleny.

Nediskriminační povaha zadávacího řízení a nejvyšší cena jako kritérium

(386) V bodě 92 sdělení o pojmu státní podpora je vyzdviženo, že nezbytnými podmínkami pro zajištění toho, aby byla výsledná transakce v souladu s tržními podmínkami, jsou rovné a nediskriminační zacházení se všemi uchazeči ve všech fázích řízení a objektivní kritéria pro výběr a zadání stanovená před řízením. V tomto bodě je rovněž upřesněno, že aby bylo zaručeno rovné zacházení, měla by kritéria pro zadání zakázky umožnit objektivní porovnání a posouzení nabídek. Podle bodu 95 sdělení o pojmu státní podpora by v případě, pokud veřejnoprávní subjekty prodávají majetek, měla být jediným relevantním kritériem při výběru kupujícího nejvyšší cena ([150]), přičemž se přihlédne rovněž k požadovaným smluvním ujednáním (např. záruce prodávajícího).

(387) Jak je uvedeno výše (viz 378. bod odůvodnění), výzva k vyjádření zájmu obsahovala pouze jednu podmínku pro výběr, a sice že uchazeči musí být schopni „*zajistit kontinuitu služby námořní dopravy*“. Všech šest stran, které předložily pět vyjádření zájmu v rámci řízení, splnilo podmínku pro výběr, a bylo proto pozváno do fáze hloubkové kontroly. Komise se domnívá, že jediné použitelné kritérium pro výběr bylo objektivní a bylo všem zúčastněným stranám ve výzvě k vyjádření zájmu dostatečně objasněno.

(388) Pět z šesti potenciálních uchazečů se rozhodlo pokračovat ve fázi hloubkové kontroly. Během této fáze, která probíhala v období od listopadu 2010 do března 2011, mělo pět potenciálních uchazečů přístup do datové místnosti obsahující všechny užitečné informace, které těmto stranám umožnily posoudit část podniku nabízenou k prodeji (viz 77. bod odůvodnění). Dne 2. února 2011 zaslal mimořádný komisař dopis s upřesněním postupu a požadavků pro podání nabídky (viz 383. bod odůvodnění). V dopise byly zejména jasně stanoveny podmínky prodeje: vypracování podnikatelského plánu pro plnění závazků veřejné služby stanovených v návrhu úmluvy a poskytnutí potřebných záruk k prokázání způsobilosti uchazeče. Itálie potvrdila, že v případě obdržení více než jedné nabídky bude jediným kritériem pro zadání nejvyšší cena. Právě za účelem získání nejvyšší možné ceny mezi dvěma platnými a srovnatelnými nabídkami Itálie několikrát znovu zahájila řízení a nakonec část podniku zadala společnosti CdI v říjnu 2011 (transakce byla dokončena v červenci 2012) a následně společnosti SNS v dubnu 2016 (viz oddíl 2.3.3.2).

(389) Pochybnosti, které Komise uvedla v rozhodnutí z roku 2011, týkající se toho, že legislativní nařízení č. 134/2008 umožňovalo zadání zakázky na základě různých kritérií, jsou proto rozptýleny. Všechny strany byly v jednotlivých fázích zadávacího řízení informovány správně a stejně, což jim umožnilo podat nabídku, přičemž si byly plně vědomy postupu a požadavků. Komise se také domnívá, že kritérium pro zadání umožňuje objektivní porovnání a posouzení nabídek.

Poskytování služeb za nejmenších nákladů pro územně správní celek

(390) V daném případě uspořádala Itálie zadávací řízení na novou úmluvu, která byla spojena s nabytím části podniku Siremar a podléhala určitým podmínkám co do počtu pracovních sil, namísto zadávacího řízení pouze na úmluvu. V rozhodnutí z roku 2012 dospěla Komise předběžně k závěru, že pokud by již uchazeči byli náležitě vybaveni plavidly a posádkami, vynaložili by nižší náklady, pokud by neměli povinnost převzít část kapitálových

([150]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 28. února 2012, Land Burgenland a Rakousko v. Komise, spojené věci T-268/08 a T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, bod 87.

aktiv a zaměstnanců společnosti Siremar. Komise proto dospěla předběžně k závěru, že by uspořádání zadávacího řízení na novou úmluvu bez povinnosti převzít tato plavidla a posádky společnosti Siremar, jež jsou zapotřebí pro poskytování veřejné služby, vedlo k nižším nákladům pro územně správní celek.

(391) Vzhledem k tomu, že společnost Siremar byla velkým podnikem v mimořádné správě, vyžadovalo italské právo ([151]), aby nabyvatel tohoto podniku zachoval stejný počet zaměstnanců po dobu dvou let. Vzhledem k těmto souvislostem smlouva o převodu části podniku vyžaduje, aby společnost CdI a následně SNS přijala (na základě nových smluv) bývalé zaměstnance společnosti Siremar a aby se po dobu dvou let zdržela propouštění ([152]). Komise především uvádí, že tento požadavek vychází ze zákonné povinnosti, od níž nemohly italské orgány v návrhu převodu části podniku odhlédnout, a že tato povinnost je časově omezená, tj. na dva roky. Komise také podotýká, že část podniku Siremar nadále provozovala veřejnou službu na základě závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě. V tomto smyslu Itálie tvrdila, že společnost CdI a následně SNS převezme pouze posádky a administrativní pracovníky nezbytné k poskytování veřejné služby ([153]). Jelikož náklady práce budou pokryty vyrovnávací platbou vyplácenou společnosti SNS podle nové úmluvy, Komise se domnívá, že povinnost zachovat úroveň zaměstnanosti v praxi společnost CdI a následně SNS nezatěžuje. Není proto pravděpodobné, že by tato povinnost snížila kupní cenu za část podniku, a není možné, aby společnost CdI a následně SNS zvýhodnila. Toto řešení bylo mimoto výhodné i pro společnost Siremar (a tudíž i pro jejího vlastníka, Itálii), jelikož společnost nemusela nést náklady na odstupné zaměstnancům, které znovu přijala společnost CdI a následně společnost SNS. Komise podotýká, že podle výpočtu společnosti Ecorys by celkové náklady na odstupné pro všechny zaměstnance společnosti Siremar činily přinejmenším 34 milionů EUR.

(392) Vzhledem k tomu, že prodej aktiv části podniku Siremar byl spojen s novou smlouvou o veřejných službách ([154]), na nabyvatele části podniku se automaticky vztahuje povinnost zajistit kontinuitu veřejné služby a je mu přiznána přednost v přístavu. Komise především uvádí, že se smlouvou o veřejných službách byla spojena pouze aktiva nezbytná k plnění závazků veřejné služby. Jediný rychlý trajekt, který nebyl pro tento účel považován za nezbytný, byl skutečně prodán v rámci samostatného zadávacího řízení. Zadruhé se Komise domnívá, že spojení aktiv části podniku Siremar s novou smlouvou o veřejných službách nemá za následek nižší cenu než v případě, že by aktiva a tato smlouva byly zadány samostatně, a to z těchto důvodů:

— jak bylo uvedeno výše, mimořádný komisař společností Tirrenia a Siremar uspořádal samostatná zadávací řízení na prodej sedmi plavidel, která nespadala ani do části podniku Tirrenia, ani do části podniku Siremar. Z těchto sedmi plavidel se podařilo prodat pouze jedno, a to zájemci, který měl v úmyslu je dále používat pro účely námořní dopravy. Ostatních šest plavidel bylo možné prodat pouze za účelem demolice. Kromě toho v březnu 2011 zástupci rejdařů ([155]), kteří byli požádáni o stanovení hodnoty plavidel společnosti Siremar, uvedli, že plavidla společnosti Siremar jsou poměrně stará a vhodná pouze pro místní trasy, na nichž byla provozována, a mají tudíž omezenou tržní hodnotu na mezinárodních trzích, neboť mohou být používána pouze na malém počtu tras ve Středozemním moři. Z těchto důvodů a s ohledem na obtížnou hospodářskou situaci v té době se nezdá být pravděpodobné, že by všech zbývajících osmnáct plavidel společnosti Siremar bylo možno prodat pro účely námořní dopravy (tj. za vyšší cenu, než je hodnota šrotu) ([156]). Komise se domnívá, že spojení prodeje těchto plavidel se smlouvou o veřejných službách umožnilo dosáhnout vyšší ceny ([157]) za plavidla společnosti Siremar, neboť výměnou za jejich používání na trasách v rámci veřejné služby bude nabyvatel po dobu dvanácti let dostávat vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby,

— v rozhodnutí z roku 2012 zmínila Komise možnost, že uchazeči již vybavení dostatečnými plavidly a posádkami by upřednostnili, kdyby nemuseli převzít plavidla společnosti Siremar a přijmout její zaměstnance. Komise však konstatuje, že část podniku Siremar měla v roce 2010 celkem přibližně 500 zaměstnanců a 18 plavidel. Komise pokládá za nepravděpodobné, že by potenciální uchazeči mohli mít k dispozici takovéto

([151]) V čl. 63 odst. 2 legislativního nařízení č. 270/1999 se vyžaduje, aby se potenciální nabyvatel části podniku v případě velké společnosti v mimořádné správě zavázal, že zachová úroveň zaměstnanosti (tj. počet pracovníků) a bude pokračovat v podnikatelské činnosti nejméně dva roky po akvizici.

([152]) Vyjma některých přesně vymezených situací.

([153]) Jak bylo dohodnuto s odbory v listopadu 2011, v praxi to znamenalo všechny zaměstnance části podniku v okamžiku podpisu kupní smlouvy.

([154]) Návrh smlouvy byl všem uchazečům zpřístupněn v datové místnosti. Klíčová ustanovení byla mimoto již obsažena v článku 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135/2009.

([155]) Ferrando & Massone Srl.

([156]) Ze zprávy společnosti Ferrando & Massone Srl totiž vyplývá, že dvě plavidla neměla žádnou finanční hodnotu.

([157]) Nenachází-li se plavidlo dosud na konci své doby životnosti, je jeho hodnota pro účely námořní dopravy obvykle vyšší než hodnota šrotu. Podle scénáře samostatného prodeje plavidel je pravděpodobné, že by přinejmenším některá plavidla bylo nutno prodat za hodnotu šrotu. V důsledku spojení plavidel se smlouvou o veřejných službách zůstala všechna plavidla vhodná pro lodní dopravu v provozu, a lze je tudíž prodat za vyšší cenu, než je hodnota šrotu.

významné a snadno dostupné zdroje pro (opětovné) nasazení za účelem plnění závazků veřejné služby stanovených v nové úmluvě. Toto tvrzení platí o to více, jelikož nová úmluva obsahuje konkrétní požadavky, jako jsou požadavky týkající se kapacity a rychlosti plavidel, která mají být používána na jednotlivých trasách v rámci veřejné služby. Provozovatel, který měl potřebné zdroje, by je pravděpodobně již používal na jiných trasách a jejich nasazení v souladu s novou úmluvou by nutně vedlo ke ztrátě příjmů plynoucích z jejich předchozího užívání. V tomto ohledu Komise zdůrazňuje, že ani společnost SNS, ani společnost CdI Komisi nesdělily, že by raději nezískaly plavidla společnosti Siremar.

(393) Aby mohla Komise ověřit, zda spojení nové úmluvy s prodejem části podniku Siremar a podmínky týkající se pracovních sil nepředstavují pro společnost CdI a následně SNS zátěž, během formálního šetření zadala provedení studie nezávislým znalcem, společností Ecorys (viz 117. až 121. bod odůvodnění). Společnost Ecorys byla pověřena stanovením tržní hodnoty části podniku Siremar pro případ scénáře, kdy by společnost Siremar nepodléhala žádným podmínkám. Společnost Ecorys dospěla k závěru, že pokud by byla činnost společnosti Siremar prodána bezpodmínečně, a zejména nezávisle na nové smlouvě o veřejných službách (a tedy bez povinnosti zajistit kontinuitu veřejné služby), byla by tato společnost prodána za odhadovanou likvidační hodnotu – 0,3 milionu EUR. Společnost Ecorys tento závěr založila na úvaze, že část podniku Siremar by bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby nemohla pokračovat ve své činnosti rentabilním způsobem. Společnost Ecorys poznamenala, že takováto likvidační hodnota je nižší než hodnota vyplývající ze zadávacího řízení, a dospěla k závěru, že okamžitá likvidace (v zásadě prodej plavidel) nepředstavuje tudíž pro subjekt v tržním hospodářství platnou alternativu. Kromě toho společnost Ecorys porovnala dopad nákladů práce na celkové příjmy a poměr nákladů práce a počtu zaměstnanců části podniku Siremar s údaji od řady srovnatelných trajektových společností, přičemž dospěla k závěru, že pokud jde o počet zaměstnanců nebo struktury osobních nákladů, neexistuje žádný podstatný rozdíl, který by prokázal, že pracovní síla byla příliš velká nebo že náklady práce byly příliš vysoké. Potenciální nabyvatel by tudíž měl jen malý manévrovací prostor, pokud jde o propouštění či nahrazení části pracovních sil. Na tomto základě dospěla společnost Ecorys k závěru, že nic nenasvědčuje tomu, že podmínka týkající se pracovních sil měla významný dopad na hodnotu části podniku Siremar. Komise proto dospěla k závěru, že ani spojení nové úmluvy s prodejem části společnosti Siremar, ani pracovní podmínky nesnížily kupní cenu části podniku.

(394) Stručně řečeno, podmínka týkající se zachování úrovně zaměstnanosti je uložena obecnými vnitrostátními právními předpisy spíše než prodávajícím. Tato podmínka není mimoto pro nabyvatele části podniku Siremar obtížná, jak potvrdil také nezávislý znalec ustanovený Komisí, společnost Ecorys. Nelze mít za to, že podmínka týkající se nutnosti zajistit kontinuitu veřejné služby, která je přímým důsledkem spojení aktiv a závazku veřejné služby, snížila cenu. Naopak, jak bylo uvedeno výše, samostatný prodej aktiv by měl za následek nižší cenu. Mimoto je velmi nepravděpodobné, že by existovali potenciální uchazeči, kteří by měli zájem o získání zakázky na veřejné služby, aniž by převzali příslušná aktiva, a to vzhledem k vysokému počtu plavidel a členů posádky potřebných k poskytování veřejné služby. Komise proto dospěla k závěru, že by se kterýkoli prodávající v tržním hospodářství rozhodl prodat aktiva části podniku Siremar spolu s uzavřením nové smlouvy o veřejných službách, aby dosáhl nejvyšší ceny. Na základě toho vyvozuje Komise závěr, že Itálie neuložila podmínky, které by mohly snížit cenu nebo které by soukromý prodávající neuložil. Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že její výhrady ohledně toho, že uspořádání zadávacího řízení na uzavření nové úmluvy ve spojení s prodejem části podniku Siremar a podmínkami týkajícími se pracovních sil neumožnilo dosáhnout nižších nákladů pro územně správní celek, jsou rozptýleny.

(395) Na základě předchozího posouzení (viz 376. až 394. bod odůvodnění) vyvozuje Komise závěr, že zadávací řízení bylo otevřené, transparentní a nediskriminační v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek.

(396) V bodě 68 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je však uvedeno, že „[Podobně je tomu u] řízení, v jejichž rámci je předložena pouze jedna nabídka a která nelze považovat za dostatečná k zajištění nejmenších nákladů pro územně správní celek“.

(397) V tomto ohledu Komise především uvádí, že v rámci zadávacího řízení týkajícího se části podniku Siremar spojeného s novou úmluvou byly původně obdrženy dvě nabídky. Část podniku byla původně udělena jednomu z těchto uchazečů, a to společnosti CdI. V poslední fázi řízení společnost SNS poté, co rozsudky italských správních soudů vedly k vyloučení společnosti CdI, potvrdila předchozí nabídku, která mohla být nakonec vykládána jako jediná platná předložená nabídka.

(398) Komise se však domnívá, že za zvláštních skutkových okolností daného řízení by rozhodným okamžikem pro určení podání více než jedné nabídky, a tedy pro posouzení možnosti, že nabídka stanovila nejnižší náklady pro územně správní celek, měl být okamžik, kdy byla vítězná nabídka společnosti SNS původně předložena, tj.

v květnu 2011. Jedná se o okamžik, kdy společnost SNS posuzovala hodnotu části podniku spojenou s novou úmluvou, a v té době byly v rámci řízení dvě konkurenční strany: CdI a SNS. Kromě toho Komise konstatuje, že společnost CdI ve skutečnosti dočasně vyhrála zadávací řízení, převzala část podniku a provozovala službu v letech 2012 až 2016, a to předtím, než rozhodnutí správních soudů znamenala obnovení řízení a konečné zadání části podniku společnosti SNS. V této souvislosti je třeba pro účely posouzení souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark zohlednit skutečnost, že společnost CdI v rámci řízení rovněž předložila nabídku, a tato okolnost může být považována za dostačující k zajištění toho, aby řízení vedlo k nejnižším nákladům pro územně správní celek.

(399) Na základě výše uvedených skutečností proto Komise dospěla k závěru, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je v daném případě splněno.

Obzvláště přísné záruky zakotvené v řízení

(400) Komise na odůvodnění uvádí, že je-li relevantním okamžikem pro určení dosažení tržní ceny prostřednictvím zadávacího řízení okamžik konečného potvrzení poslední nabídky předložené společností SNS, tj. leden 2016, což Komise zpochybňuje, pak je třeba dospět k závěru, že byla skutečně předložena pouze jedna nabídka, jelikož společnost SNS byla v této fázi jediným účastníkem řízení. Toto zadávací řízení by tedy za normálních okolností nepostačovalo k tomu, aby zajistilo neexistenci výhody ve prospěch úspěšného uchazeče.

(401) Komise však upřesnila stanovisko uvedené v bodě 68 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu ve své příručce ke službám obecného hospodářského zájmu ([158]), kde uvedla, že *„[t]o [však] neznamená, že nemohou existovat případy, kdy řízení o jedné podané nabídce k zajištění služeb za „nejmenších nákladů pro územně správní celek“ dostačovat může, a to díky obzvláště přísným zárukám zakotveným v řízení“*.

(402) Komise se domnívá, že v daném případě, stejně jako v případě privatizace části podniku Tirrenia, jak bylo posouzeno v rozhodnutí týkajícím se společnosti Tirrenia/CIN z roku 2020, byly tyto záruky přítomny. Konkrétně:

— zadávací řízení bylo uspořádáno tak, aby docílilo maximálního zájmu potenciálních uchazečů. Potenciální uchazeči nemuseli mimoto v souvislosti s vyjádřením zájmu dodržet obtížné postupy a vynaložit značné náklady. Proto bylo od šesti italských subjektů obdrženo pět vyjádření zájmu, přičemž všechny tyto subjekty byly pozvány do fáze hloubkové kontroly (viz 388. bod odůvodnění),

— celé zadávací řízení se vyznačovalo účinnou hospodářskou soutěží. Do fáze hloubkové kontroly bylo pozváno šest potenciálních uchazečů. Dva z nich (Ustica Lines S.p.A. a Caronte & Tourist S.p.A.) založili společný podnik a předložili závaznou nabídku pod názvem SNS. Společnost Mediterranea, která rovněž spojila síly s místními soukromými subjekty, a tím vznikla společnost CdI, předložila další nabídku. Komise se domnívá, že ostatní dvě strany, které se účastnily fáze hloubkové kontroly, měly podle svého profilu důvod k tomu, aby měly skutečný zájem o předložení nabídky (např. z toho důvodu, že již byly činné v tomto odvětví a/nebo v Itálii),

— minimální cena byla stanovena předem na základě ocenění provedeného nezávislým znalcem, kterého ustanovila Itálie (viz 78. bod odůvodnění). Tato minimální cena byla zpřístupněna všem potenciálním uchazečům v datové místnosti a představovala poměrně vysoký výchozí bod pro počáteční nabídky. Jak je vysvětleno v 79. bodě odůvodnění, ke konci první lhůty nebyly ve skutečnosti obdrženy žádné závazné nabídky, což naznačuje, že minimální cena pro část podniku Siremar byla stanovena na poměrně vysoké úrovni. Ačkoli tato minimální cena ve skutečnosti pomohla zajistit, aby řízení vedlo k nejmenším nákladům pro územně správní celek, mohla zároveň odradit jiné potenciální uchazeče od podání nabídky,

— první platná nabídka společnosti CdI byla zpřístupněna v datové místnosti a ostatní uchazeči byli výslovně vyzváni, aby předložili lepší nabídku. Mimořádný komisař na žádost společnosti SNS prodloužil lhůtu pro předložení lepších nabídek. Poté, co i společnost SNS předložila svou nabídku, bylo řízení několikrát znovu zahájeno, neboť obdržené závazné nabídky nebyly snadno srovnatelné, a pokaždé byly strany vyzvány, aby předložily lepší nabídky. Výzva k podání lepších nabídek představuje obzvláště spolehlivou záruku dosažení nejvyšší možné nabídky (a tudíž nejmenších nákladů pro územně správní celek). V souvislosti s tímto řízením existence dvou vážných uchazečů a korespondence mezi společností Siremar v mimořádné správě a společnostmi CdI a SNS naznačují, že existuje účinná hospodářská soutěž. Skutečnost, že tato hospodářská soutěž

([158]) Viz konkrétně odpověď Komise na otázku č. 68 v pracovním dokumentu útvarů Komise nazvaném „Příručka k uplatňování pravidel Evropské unie pro státní podporu, veřejné zakázky a vnitřní trh v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu, zejména sociálních služeb obecného zájmu“ ze dne 29. dubna 2013 (viz: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_cs.pdf).

byla dočasně narušena protizárukou, která společnosti CdI původně umožnila získat zakázku, tento závěr nezpochybňuje. Naopak je dalším ukazatelem toho, že hospodářská soutěž mezi uchazeči byla účinná, i když za těchto konkrétních okolností nebyla dodržena procesní pravidla.

(403) Komise se domnívá, že vzhledem k výše uvedeným zárukám, včetně zejména minimální ceny a výzvy k podání vyšších nabídek, postačovalo zadávací řízení k zajištění toho, aby byla služba poskytována za nejmenších nákladů pro územně správní celek, i když v poslední fázi řízení byla předložena pouze jedna platná nabídka. Komise pro úplnost dodává, že se posuzovaný případ liší od níže uvedených případů, kdy byla podána pouze jedna nabídka:

— v zadávacím řízení týkajícím se provozování rychlého námořního spojení pro osobní dopravu mezi Messinou a Reggio Calabria, podala nabídku pouze společnost Ustica Lines. Tato společnost však byla také jedinou společností, která projevila zájem, takže účinná hospodářská soutěž se nikdy neprojevila. Ve zmíněném případě proto Komise nutně dospěla k závěru, že podmínka čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark nebyla splněna a že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby představuje státní podporu ([159]). Komise připomíná, že v posuzovaném případě projevilo zájem šest stran a pět z nich se zúčastnilo závěrečné fáze řízení,

— v zadávacím řízení na přidělení koncesí pro distribuci tisku v Belgii podala nabídku pouze společnost bpost (zavedený poskytovatel této služby obecného hospodářského zájmu). Ačkoli původně projevily zájem o účast v zadávacím řízení tři společnosti, jedna společnost odstoupila před uplynutím lhůty pro podání nabídky a druhá společnost oznámila, že si již nepřeje nabídku podat (tři dny poté, co nabídku podala společnost bpost). Belgické orgány však tvrdily, že během zadávacího řízení existovala skutečná hospodářská soutěž a že existovaly dostatečné záruky zajišťující, aby zadávací řízení vedlo k nejmenším nákladům pro územně správní celek. Komise však konstatovala, že záruky jsou nedostačující, a dospěla proto k závěru, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark není splněno a že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby představuje státní podporu ([160]). Zatímco italské orgány využily otevřené zadávací řízení, belgické orgány uspořádaly vyjednávací řízení ([161]), které podle bodu 66 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu „*[může] […] být vhodné pouze k zajištění toho, aby splňoval[o] čtvrté kritérium ve věci Altmark, a to ve výjimečných případech*“. Komise podotýká, že kromě tohoto významného rozdílu se i záruky v případě společnosti bpost zcela lišily od záruk uplatněných v posuzovaném případě. Závěrem je třeba uvést, že ve věci týkající se společnosti bpost získal zakázku zavedený poskytovatel služby obecného hospodářského zájmu poté, co podal jedinou nabídku, a to za účasti pouze jednoho možného uchazeče. V posuzovaném případě vyhrál zadávací řízení uchazeč (SNS), který neměl žádné spojení se zavedeným poskytovatelem služeb obecného hospodářského zájmu, za účasti dalších možných věrohodných konkurenčních uchazečů a s výše uvedenými zárukami. Z těchto důvodů vyvozuje Komise závěr že okolnosti ve věci bpost nejsou srovnatelné se situací v posuzovaném případě.

(404) Komise dále uvádí, že zadávací řízení použité při prodeji části podniku Siremar se podstatně liší od postupu použitého pro výběr provozovatele služeb námořní dopravy mezi francouzskou pevninou a Korsikou ([162]) (dále jen „věc SNCM“), a sice z těchto důvodů:

— francouzské orgány svěřily veřejnou službu na základě jednacího řízení s předchozím uveřejněním. Podle bodu 66 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu takovéto řízení „*[může] […] být vhodné pouze k zajištění toho, aby splňoval[o] čtvrté kritérium ve věci Altmark, a to ve výjimečných případech*. Italské orgány naopak využily otevřené zadávací řízení, kdy soukromá jednání probíhala až v poslední fázi řízení s cílem porovnat a zlepšit již obdržené nabídky,

— ačkoli ve věci SNCM byly podány dvě nabídky, jedna nabídka byla zamítnuta na základě jednoho kritéria pro výběr. Tyto dvě nabídky nebyly porovnány ani po věcné stránce, aby bylo dosaženo ekonomicky nejvýhodnější nabídky. Třebaže byly podány dvě nabídky, nepostačovalo to k zaručení účinné hospodářské soutěže. V zadávacím řízení týkajícím se společnosti Siremar se však závěrečné fáze zúčastnilo pět stran a byly předloženy dvě nabídky (viz 398. bod odůvodnění). I kdyby se mělo za to, že pro účely posouzení čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark nakonec pouze společnost SNS předložila platnou nabídku, což Komise zpochybňuje, existovala v každém případě účinná hospodářská soutěž až do ukončení řízení (viz 402. bod odůvodnění),

([159]) Rozhodnutí Komise ve věci SA.42710, služba obecného hospodářského zájmu – rychlé námořní spojení pro osobní dopravu mezi Reggio Calabria a Messinou – Itálie (Úř. věst. C 40, 2.2.2018, s. 4).

([160]) Rozhodnutí Komise ve věci SA.42366, bpost: *SGEI compensations for the period 2016–2020* – Belgie, Úř. věst. C 341, 16.9.2016, s. 5.

([161]) Článek 30 směrnice 2004/18/ES a čl. 1 odst. 9 písm. a) směrnice 2004/17/ES.

([162]) Rozhodnutí Komise ze dne 2. května 2013 o státní podpoře SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch společnosti Société Nationale Corse Méditerranée a společnosti Compagnie Méridionale de Navigation (Úř. věst. L 220, 17.8.2013, s. 20).

— ve věci SNCM podal nabídku také zavedený provozovatel, skupina SNCM/CMN, který měl značnou konkurenční výhodu, neboť již měl k dispozici plavidla splňující technické požadavky stanovené ve smlouvě o pověření veřejnou službou. Tyto požadavky znamenaly výstavbu plavidel téměř „na míru“, která byla podobná některým plavidlům společnosti SNCM. To pro potenciální zainteresované uchazeče znamenalo vysoké náklady. V posuzovaném případě zavedený provozovatel, společnost Siremar v mimořádné správě, nabídku nepodal, ani ji nemohl podat a společnost SNS neměla se zavedeným provozovatelem žádný vztah. Jelikož zadávací řízení zahrnovalo plavidla splňující technické požadavky pro poskytování veřejné služby, neměl žádný z potenciálních uchazečů konkurenční výhodu oproti ostatním,

— ve věci SNCM se Komise rovněž domnívala, že velmi krátká lhůta (tj. méně než jeden měsíc) mezi datem zadání veřejné zakázky na veřejné služby a datem zahájení poskytování služeb pravděpodobně představovala významnou překážku vstupu nových provozovatelů. Komise konstatuje, že v případě společnosti Siremar uplynul mezi prvním ukončením zadávacího řízení (říjen 2011) a zahájením poskytování veřejné služby společností CdI (srpen 2012) téměř jeden rok a že uplynuly více než čtyři roky, než společnost SNS převzala část podniku a začala poskytovat služby podle nové úmluvy (duben 2016).

(405) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že i na základě této podpůrné argumentace je splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(406) Jelikož jsou kumulativně splněny čtyři podmínky stanovené v rozsudku Soudního dvora ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že uzavření nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti SNS neposkytlo této společnosti hospodářskou výhodu.

8.1.3.5. Závěr ohledně uzavření nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti SNS

(407) Vzhledem k tomu, že nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že zadání nové úmluvy spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu společnosti SNS nepředstavuje státní podporu ve prospěch uvedené společnosti.

8.1.3.6. Navýšení kapitálu společnosti CdI

(408) Komise konstatuje, že v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí není společnost CdI aktivní a je v likvidaci. Notářským zápisem z dubna 2016 změnila společnost svůj název a formu z Compagnia delle Isole S.p.A. na *Compagnia delle Isole S.r.l. v likvidaci*. Rovněž převedla své sídlo z Palerma do Neapole a jmenovala likvidátora. Od té doby již společnost nemá žádný obchodní cíl, nevykonává žádnou obchodní činnost, prodala všechna svá plavidla a nemá žádné zaměstnance (s výjimkou zaměstnanců stanovených zákonem pro společnosti v likvidaci). Ačkoli likvidační řízení stále probíhá, Komise se domnívá, že jakékoli případné narušení hospodářské soutěže bylo ukončeno v okamžiku, kdy společnost CdI ukončila svou obchodní činnost. S ohledem na výše uvedené již neexistují důvody pro pokračování formálního vyšetřovacího řízení v souvislosti s některým z dosud nevyřešených a posuzovaných opatření v rámci tohoto řízení o státní podpoře týkající se uvedeného podniku. V důsledku toho se šetření týkající se navýšení kapitálu společnosti CdI stalo bezpředmětným ([163]).

8.1.3.7. Protizáruka

(409) Jak je popsáno v oddíle 3.3.2, Komise v rozhodnutí z roku 2012 zastávala předběžně názor, že protizáruka mohla zahrnovat státní podporu ve prospěch společnosti CdI a/nebo banky Unicredit. Na základě informací získaných během formálního vyšetřovacího řízení Komise především podotýká, že údajná státní podpora poskytnutá oběma společnostem by měla být posuzována odděleně, neboť jejich role v tomto procesu byla odlišná.

Podpora ve prospěch banky Unicredit

(410) *Hospodářská výhoda*: Aby opatření představovalo státní podporu, musí příjemci poskytovat finanční výhodu. V rozhodnutí z roku 2012 Komise připomněla, že podle sdělení o zárukách je podpora poskytnuta v okamžiku, kdy je poskytnuta záruka, nikoli v okamžiku, kdy je tato záruka uplatněna, ani v okamžiku, kdy jsou provedeny platby podle podmínek uvedené záruky. V bodě 2.3.1 sdělení o zárukách se rovněž uvádí, že *„[i] když je obvykle příjemcem podpory dlužník, nelze vyloučit, že za určitých okolností může mít z podpory přímý prospěch i věřitel“*. Sdělení o zárukách navíc objasňuje, že záruky mohou být poskytnuty přímo státem nebo mohou být poskytnuty ve formě protizáruky ve prospěch ručitele prvního stupně. V neposlední řadě sdělení o zárukách objasňuje, že za těchto okolností *„poskytne-li se státní záruka ex post na již uzavřenou půjčku nebo jiný finanční závazek, aniž by podmínky této půjčky nebo tohoto finančního závazku byly upraveny, nebo použije-li se jedna půjčka s poskytnutou zárukou na*

([163]) Viz rovněž předchozí rozhodnutí Komise o neexistenci předmětu, jako jsou *Mines de potasse d'Alsace* (Úř. věst. L 86, 24.3.2006, s. 20) a Ducatt (věc SA.39990, dosud nezveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie*).

zaplacení jiné půjčky, na niž záruka poskytnuta nebyla, téže úvěrové instituci, potom to rovněž může znamenat podporu věřiteli, protože je zvýšeno zajištění půjček. Obsahuje-li záruka podporu věřiteli, měla by se soustředit pozornost na skutečnost, že by taková podpora v zásadě mohla představovat provozní podporu."

(411) V této souvislosti Komise poznamenává, že v daném případě Sicílie vydala protizáruku ve prospěch společnosti CdI nepřímo, tj. prostřednictvím banky Unicredit, která vystupovala jako ručitel prvního stupně. Sicílie poskytla bance Unicredit protizáruku za odložené platby kupní ceny části podniku Siremar ve stejný den, kdy banka Unicredit vydala svou záruku ve prospěch společnosti CdI (viz oddíl 2.3.3.5). Vydání protizáruky Sicílií bylo podmínkou, která musela být splněna, aby banka Unicredit mohla poskytnout svou záruku za daných podmínek, jak stanoví Státní rada v rozhodnutí č. 592/14. V souladu se sdělením o zárukách by protizáruka poskytla bance Unicredit výhodu, pokud by záruka Sicílie byla poskytnuta *ex post* oproti již přijatému finančnímu závazku, aniž by podmínky tohoto finančního závazku byly upraveny. Avšak vzhledem k tomu, že v dané věci byla protizáruka vydána ve stejný den, kdy banka Unicredit poskytla záruku společnosti CdI (ve skutečnosti byla nezbytnou podmínkou pro poskytnutí této záruky), neexistuje žádný důkaz, že banka Unicredit jakožto ručitel prvního stupně snížila rizika spojená s vlastní zárukou. Komise proto dospěla k závěru, že protizáruka neposkytla bance Unicredit žádnou výhodu.

(412) *Závěr*: Vzhledem k tomu, že nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, vyvozuje Komise závěr, že protizáruka poskytnutá Sicílií v souvislosti se zárukou vydanou bankou Unicredit za odložené platby kupní ceny části podniku Siremar nepředstavuje podporu ve prospěch banky Unicredit.

Podpora ve prospěch společnosti CdI

(413) Komise konstatuje, že v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí není společnost CdI aktivní a je v likvidaci (viz 408. bod odůvodnění). Ačkoli likvidační řízení stále probíhá, Komise se domnívá, že jakékoli případné narušení hospodářské soutěže bylo ukončeno v okamžiku, kdy společnost CdI ukončila svou obchodní činnost. S ohledem na výše uvedené již neexistují důvody pro pokračování formálního vyšetřovacího řízení v souvislosti s některým z dosud nevyřešených a posuzovaných opatření v rámci tohoto řízení o státní podpoře týkající se uvedeného podniku. V důsledku toho se šetření možné podpory poskytnuté společnosti CdI prostřednictvím protizáruky stalo bezpředmětným.

8.1.4. *Opatření stanovená zákonem z roku 2010*

(414) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že všechna opatření stanovená v zákoně z roku 2010 představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, pokud mohli příslušní příjemci využít tato opatření k pokrytí potřeb likvidity, a tudíž k zlepšení své celkové finanční situace.

(415) Na základě informací obdržených během formálního šetření má Komise za to, že dotyčná tři opatření je nutné posoudit odděleně.

8.1.4.1. Možné využití finančních prostředků na modernizaci plavidel pro účely likvidity

(416) Vzhledem k tomu, že kritéria pro to, aby opatření mohlo být považováno za státní podporu, jsou kumulativní, může Komise zahájit své posouzení přezkoumáním kteréhokoli z nich. V tomto případě především posoudí, zda opatření společnost Siremar skutečně zvýhodňuje.

(417) Hospodářská výhoda: Komise uvádí, že společnost Siremar obdržela částku ve výši přibližně 7 215 800 EUR na provedení modernizace plavidel vyžadované mezinárodními bezpečnostními předpisy a podle zákona z roku 2010 mohla tyto finanční prostředky dočasně využít pro účely likvidity (viz 132. bod odůvodnění). Společnost Siremar však tyto prostředky pro účely likvidity nevyužila. Itálie naopak potvrdila, že tyto prostředky byly vynaloženy na modernizaci plavidel, jak se původně předpokládalo (viz 228. bod odůvodnění). Komise proto podotýká, že společnost Siremar tyto prostředky nevyužila pro účely likvidity, tj. aby se vyhnula nákladům, které by normálně musela nést ze svých vlastních finančních zdrojů, a proto nezískala prostřednictvím tohoto opatření žádnou hospodářskou výhodu.

(418) Vzhledem k tomu, že v případě společnosti Siremar není kritérium hospodářské výhody splněno, dospěla Komise k závěru, že opatření nepředstavuje podporu a že její pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí z roku 2011, pokud jde o společnost Siremar, jsou rozptýleny.

8.1.4.2. Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace

(419) Jak je popsáno ve 133. bodu odůvodnění písm. b), podle článku 1 zákona z roku 2010 jsou některé úkony a transakce provedené v rámci privatizace skupiny Tirrenia a popsané v čl. 19-ter odst. 1 až 15 nařízení s mocí zákona č. 135/2009 (změněného s úpravami na zákon z roku 2009) osvobozeny od daní, jež jsou u těchto úkonů a transakcí obvykle splatné.

(420) Komise zaprvé podotýká, že toto osvobození od daní, které nepodléhá žádným podmínkám, se týká dvou samostatných souborů převodů: 1) převody bývalých dceřiných podniků společnosti Tirrenia (Caremar, Saremar a Toremar) ze společnosti Tirrenia (nyní v mimořádné správě) na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko a 2) převod části podniku Siremar ze společnosti Siremar v mimořádné správě na společnost CdI a následně SNS. K daním, od nichž byly tyto převody osvobozeny, patří zejména registrační poplatek, poplatek za zápis do katastru nemovitostí a do registru zástav, kolkovné (dále společně jen „nepřímé daně"), DPH a daň z příjmu právnických osob. Příjemci tohoto opatření podpory by byli prodávající, nabyvatel nebo oba. V tomto rozhodnutí bude posuzován pouze druhý soubor převodů.

(421) Komise předběžně uvádí, že ve smyslu nařízení prezidenta republiky č. 633 ze dne 26. října 1972 se převody podniků nebo částí podniků na jinou společnost nepovažují za převody majetku, a jsou proto osvobozeny od DPH. Z tohoto důvodu transakce, jako je prodej části podniku Siremar, nepodléhají DPH, a toto osvobození od daně tedy nemůže společnost Siremar v souvislosti s DPH zvýhodnit. Pokud jde o nepřímé daně, Komise bere na vědomí skutečnost, že kupní smlouva týkající se části podniku Siremar společnosti CdI jasně uvádí, že veškeré daně, odvody a notářské poplatky související s transakcí nese kupující. Itálie rovněž poskytla důkazy o tom, že společnost CdI v době registrace smlouvy toto osvobození od daně nevyužila. Komise proto uznává, že společnost CdI neměla z tohoto opatření prospěch. Kupní smlouva týkající se převodu na společnost SNS, která obsahuje stejné ustanovení, však rovněž stanoví, že nabyvatel bude mít výhodu pevné výše registračního poplatku v souladu s osvobozením od daní stanoveným v zákoně z roku 2010.

(422) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise posoudí:

(1) zda společnosti Siremar (v mimořádné správě) a SNS měly prospěch z případných osvobození od registračního poplatku, poplatku za zápis do katastru nemovitostí a do registru zástav a kolkovného (dále jen „nepřímé daně") v souvislosti s převodem části podniku Siremar na společnost SNS, a

(2) zda společnost Siremar (v mimořádné správě) využívala případných osvobození od daně z příjmu právnických osob, pokud jde o výnosy z převodu části podniku Siremar na společnost SNS.

(423) Státní prostředky: Osvobození od daní z podstaty věci znamená ušlé státní prostředky. Jelikož tato osvobození byla přiznána zákonem z roku 2010 (viz 133. bod odůvodnění písm. b)), lze je rovněž přičíst státu.

(424) Selektivita: Jelikož osvobození od daní je přiznáno pouze transakcím a úkonům souvisejícím s privatizací bývalé skupiny Tirrenia, je selektivní. Itálie netvrdila ani neprokázala, že osvobození od daní není selektivní.

(425) Hospodářská výhoda: Co se týká nepřímých daní, společnost Siremar byla osvobozena od jejich placení s ohledem na transakce a úkony související s převodem části podniku Siremar na společnost SNS, a měla tudíž prospěch z hospodářské výhody odpovídající daním běžně splatným u těchto typů transakcí a úkonů podle vnitrostátních právních předpisů.

(426) Pokud jde o nepřímé daně, společnost SNS měla prospěch z pevné částky za registraci kupní smlouvy týkající se části podniku Siremar podle zákona z roku 2010, jak je stanoveno v článku 9 uvedené smlouvy. V důsledku toho společnost SNS získala hospodářskou výhodu odpovídající rozdílu mezi částkou, která je obvykle splatná za registraci takovýchto úkonů podle vnitrostátního práva, a částkou skutečně zaplacenou. […]

(427) Pokud jde o osvobození od daně z příjmu právnických osob v souvislosti s výnosy z převodu části podniku Siremar na společnost CdI a následně na společnost SNS, Komise předběžně podotýká, že rozhodujícím okamžikem pro posouzení toho, zda opatření představuje státní podporu, je okamžik, kdy je toto opatření poskytnuto, tj. kdy příjemce podle vnitrostátního práva získá právo obdržet podporu ve smyslu tohoto opatření ([164]). V daném případě se tento okamžik shoduje s datem, kdy zákon z roku 2010 vstoupil v platnost. V důsledku toho může Komise při svém šetření protiprávně poskytnutých podpor na základě informací, které má k dispozici, vzít v úvahu možnost, že tato podpora již byla poskytnuta a že může být poskytnuta v budoucnosti v souladu s pravidly platnými podle vnitrostátního práva. Na základě tohoto zjištění může Komise nařídit navrácení případné podpory, která byla shledána neslučitelnou, nebo rozhodnout, zda uloží členským státům, aby v budoucnu nevyplatily žádnou podporu považovanou za neslučitelnou, ale nezpochybňuje existenci podpory v době jejího poskytnutí.

(428) V této souvislosti Komise především poznamenává, že převod části podniku Siremar byl proveden za úplatu, kterou původně uhradila společnost CdI a následně společnost SNS. Prodej části podniku společnosti CdI za 69,15 milionu EUR však byl zrušen (viz 99. bod odůvodnění). Toto osvobození tedy nemělo žádný praktický účinek a společnosti Siremar nebyla v rámci tohoto prvního převodu poskytnuta žádná výhoda. Naopak prodej společnosti SNS ve výši 55,1 milionu EUR by normálně podléhal dani z příjmu právnických osob. Osvobození

([164]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, bod 36.

od této daně představuje hospodářskou výhodu, jelikož výnosy z prodeje určitých aktiv jsou obvykle zohledněny ve výpočtu daně z příjmu právnických osob. V případě insolvenčního řízení, jako je řízení týkající se společnosti Siremar v mimořádné správě, je metodika pro výpočet příjmu popsána v článku 183 konsolidovaného zákona o daních z příjmu. Podle tohoto článku představují příjmy podniku za období od zahájení konkurzního řízení do jeho ukončení rozdíl mezi aktivy podniku na začátku řízení a zbytkovými aktivy na jeho konci. V okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí stále probíhá likvidační řízení, a proto není možné předvídat, zda vzniknou daňové závazky, ani jejich případný rozsah, neboť není dosud jasné, zda bude splatná daň z příjmu. Z důvodů uvedených ve 427. bodě odůvodnění to však nemá vliv na konstatování existence hospodářské výhody, neboť zákon z roku 2010 stanovil bezpodmínečné právo na osvobození od daně.

(429) Vliv na obchod: Z důvodů uvedených v 312. a 313. bodě odůvodnění má Komise za to, že osvobození společností Siremar a SNS od určitých daní může ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

(430) Závěr: Osvobození výnosů z prodeje části podniku Siremar společnosti SNS od daně z příjmu právnických osob, jakož i osvobození od nepřímých daní z převodů téže části podniku na společnost SNS, která byla přiznána zákonem z roku 2010, představují státní podporu ve prospěch společnosti Siremar. Platba pevné částky ze strany SNS za registraci kupní smlouvy týkající se části podniku Siremar podle zákona z roku 2010 namísto částky běžně splatné podle vnitrostátního práva představuje státní podporu poskytnutou ve prospěch společnosti SNS.

8.1.4.3. Možnost využít prostředky z fondu FAS

(431) V rozhodnutích z let 2011 a 2012 Komise zmínila možnost společností bývalé skupiny Tirrenia využít prostředky z fondu FAS (viz 133. bod odůvodnění písm. c)) k uspokojení současných potřeb likvidity. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však italské orgány objasnily, že prostředky fondu FAS nebyly míněny jako dodatečná vyrovnávací platba pro žádnou ze společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Tyto prostředky byly naopak poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společnostem bývalé skupiny Tirrenia, pokud by rozpočtové prostředky nepostačovaly. Ustanovení čl. 1 odst. 5-ter zákona z roku 2010 umožnilo regionům využít prostředky fondu FAS k financování řádné vyrovnávací platby za závazek veřejné služby nebo její části, a tudíž k zajištění kontinuity služeb námořní dopravy. Jinými slovy toto opatření se týká pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávací platby za závazek veřejné služby.

(432) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že prostředky fondu FAS jsou pouze zdrojem financování, který státu umožňuje hradit vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (poskytnuté na základě prodloužené původní úmluvy), a nepředstavují opatření, jež by mohla společnost Siremar využít nad rámec těchto vyrovnávacích plateb. Jinými slovy možnost využít prostředky fondu FAS nepředstavuje státní podporu ve prospěch společnosti Siremar, a nebude proto v tomto rozhodnutí blíže posouzena.

8.1.5. *Závěr ohledně existence podpory*

(433) Na základě výše popsaného posouzení má Komise za to, že:

— vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Siremar za provozování námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 a přednost v přístavu u těchto tras představují státní podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a považují se za novou podporu,

— prodloužení podpory na záchranu od 28. srpna 2011 do 18. září 2012 představuje státní podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

— zadání nové úmluvy na období od 1. srpna 2012 do 11. dubna 2016 spojené s prodejem části podniku Siremar a předností v přístavu společnosti CdI bylo zrušeno a nemohlo být posouzeno odděleně. Zadání nové úmluvy na období od 11. dubna 2016 do 11. dubna 2028 spojené s částí podniku Siremar a předností v přístavu společnosti SNS splňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a nepředstavuje proto státní podporu ve prospěch společnosti SNS ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Šetření týkající se navýšení kapitálu společnosti CdI se stalo bezpředmětným. Protizáruka nepředstavuje podporu pro banku Unicredit ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Šetření týkající se případných podpor poskytnutých společnosti CdI prostřednictvím protizáruk se stalo bezpředmětným,

— vzhledem k tomu, že společnost Siremar nevyužila finanční prostředky určené na modernizaci plavidel pro účely likvidity, jak to umožňoval zákon z roku 2010, nepředstavuje uvedené opatření státní podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

— osvobození 1) od nepřímých daní z převodu části podniku Siremar a ii) od daně z příjmu právnických osob ve vztahu k výnosům z prodeje části podniku Siremar, která byla přiznána zákonem z roku 2010, představují státní podporu ve prospěch společností Siremar a SNS ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a

— možnost využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity podle zákona z roku 2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2. **Oprávněnost podpory**

(434) Všechna opatření podpory uvedená v tomto rozhodnutí byla provedena před formálním schválením Komisí. Pokud tedy tato opatření podpory nebyla vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 nebo podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, provedla je Itálie v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU ([165]).

8.3. **Slučitelnost podpory**

(435) Pokud předmětná opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být jejich slučitelnost posouzena na základě výjimek stanovených v odstavcích 2 a 3 uvedeného článku a v čl. 106 odst. 2 SFEU.

8.3.1. *Prodloužení původní úmluvy mezi státem a společností Siremar*

8.3.1.1. Použitelná pravidla

(436) Jak již bylo uvedeno, prodloužení původní úmluvy od konce roku 2008 bylo provedeno přijetím řady právních aktů:

a) nařízení s mocí zákona č. 207/2008 (změněné na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009), kterým byly původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009;

b) nařízení s mocí zákona č. 135/2009 (změněné na zákon z roku 2009), kterým mimo jiné byly původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2010 do 30. září 2010, a

c) nařízení s mocí zákona č. 125/2010 (změněné na zákon z roku 2010), kterým byly původní úmluvy znovu prodlouženy od 1. října 2010 do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

(437) Komise v této souvislosti podotýká, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby ve smyslu prodloužení původních úmluv byla udělena předtím, než vstoupily v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Balíček týkající se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011 však v článku 10 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a odstavci 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 stanoví určitá pravidla, která se týkají použití tohoto balíčku i na podpory, které byly uděleny před jeho vstupem v platnost dne 31. ledna 2012. Zejména čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 stanoví:

„podpora uvedená v účinnost před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost [tj. před 31. lednem 2012], která nebyla slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím 2005/842/ES, ale splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí, je slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z povinnosti oznámení předem“.

(438) Co se týká rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, v odstavcích 68 a 69 je upřesněno, že Komise použije zásady stanovené v tomto rámci na všechny návrhy podpory, které jí byly oznámeny, bez ohledu na datum oznámení a rovněž na všechny protiprávní podpory, o nichž rozhodne po 31. lednu 2012, i když byla podpora udělena před 31. lednem 2012. V posledně uvedeném případě se nepoužijí ustanovení odstavců 14, 19, 20, 24, 39 a 60 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

([165]) Italské orgány oznámily pouze vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby poskytnutou podle nové úmluvy (viz 9. bod odůvodnění), která podle zjištění Komise nepředstavuje státní podporu. Společnost Siremar v mimořádné správě navíc tvrdila, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Siremar v mimořádné správě po prodloužení původní úmluvy je slučitelná a je vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise posoudí odůvodněnost tohoto tvrzení v oddíle 8.3.1.

(439) Pravidla týkající se uplatňování rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 proto znamenají, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytovaná společnosti Siremar v období prodloužení může být posouzena podle balíčku týkajícího se služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Jsou-li splněny příslušné podmínky stanovené buď v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, nebo v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, je dotčené opatření podpory slučitelné s vnitřním trhem po celou dobu od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 ([166]).

(440) Komise uvádí, že rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, které vstoupilo v platnost dne 19. prosince 2005, i rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se vztahují pouze na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby v případě námořních spojů na ostrovy, na nichž v průběhu dvou rozpočtových období bezprostředně předcházejících období, v němž bylo uděleno pověření službou obecného hospodářského zájmu, provoz nepřevýšil v průměru 300 000 cestujících ročně. Z důkazů předložených Itálií vyplývá, že v letech 2007 a 2008 počet cestujících na čtyřech námořních trasách provozovaných společností Siremar podle prodloužené původní úmluvy nepřevýšil v průměru 300 000 cestujících ročně. Jedná se o seskupení tras Trapani – Pantelleria, Porto Empedocle – Pelagické ostrovy, Palermo – Ustica (např. kombinované trasy D1, D4, D5 a trasa pouze pro osobní dopravu ALD/1). Všechny ostatní trasy buď tuto prahovou hodnotu překračovaly (ALC/6, Lipari – Vulcano – Milazzo), nebo byly součástí seskupení tras, které prahovou hodnotu významně převyšovalo (to byl případ seskupení Milazzo – Liparské ostrovy – Neapol a Trapani – Egadské ostrovy). U těchto šestnácti tras provozovaných podle prodloužené původní úmluvy tedy Komise nemůže posoudit slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplacené společnosti Siremar na základě prodloužení původní úmluvy do 30. července 2012, ani podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, ani podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku z roku 2011.

(441) Ověření slučitelnosti vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Siremar od roku 2009 do skončení procesu privatizace by tudíž normálně spadalo do oblasti působnosti rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Podle odstavce 9 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 však podpora poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu, kteří jsou v obtížích, musí být posouzena podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Společnost Siremar vstoupila dne 17. září 2010 do mimořádné správy a dne 5. října 2010 byla prohlášena za insolventní. Byla proto poskytovatelem služeb obecného hospodářského zájmu, který je v obtížích, ve smyslu bodu 10 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 přinejmenším během části období prodloužení (od 5. října 2010 do jejího prodeje dne 30. července 2012).

(442) Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 ([167]) platné od 1. srpna 2014 se vztahují se zpětnou účinností na podporu ve prospěch poskytovatelů služeb obecného hospodářského zájmu. Uvedené pokyny stanoví, že se slučitelnost podpory poskytnuté před 31. lednem 2012, kdy vstoupil v platnost rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu v obtížích posoudí podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 vyjma ustanovení odstavců 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60 ([168]). Pro celé období od 1. ledna 2009 do data převodu části podniku na společnost CdI, tj. 30. července 2012 proto platí stejná pravidla.

(443) Vzhledem k tomu, že šestnáct posuzovaných tras společnosti Siremar nespadá do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 a 2011, a rovněž z důvodu stručnosti a efektivnosti Komise především posoudí, zda vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Siremar za provozování všech dvaceti námořních tras v pěti seskupeních v období prodloužení splňuje podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, vyjma podmínek stanovených v odstavcích 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60. Teprve po tomto prvním kroku Komise posoudí, zda je tatáž vyrovnávací platba (pouze u seskupení tras nepřesahujících prahovou hodnotu 300 000 cestujících) případně slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, neboť toto rozhodnutí se týká podpory poskytnuté od 19. prosince 2005 do 31. ledna 2012 (viz 436. bod odůvodnění).

([166]) Komise pro úplnost zdůrazňuje, že přechodné ustanovení obsažené v čl. 10 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, podle něhož režim podpory, který byl uveden v účinnost před vstupem daného rozhodnutí v platnost (tj. před 31. lednem 2012) a který byl slučitelný s vnitřním trhem a vyňat z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, je nadále slučitelný a je vyňat na období dalších dvou let (tj. do 30. ledna 2014 včetně). To znamená, že podpora, která byla poskytnuta v rámci daného režimu v období od okamžiku, kdy vstoupilo v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 (19. prosince 2005), do okamžiku, kdy vstoupilo v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (31. ledna 2012), bude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, avšak pouze ode dne, k němuž byla poskytnuta, do 30. ledna 2014 včetně. Na podpory poskytnuté v době od 31. ledna 2012 se přechodné ustanovení v čl. 10 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v žádném případě nevztahuje a jejich slučitelnost musí být posouzena podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

([167]) Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

([168]) Viz bod 140 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.

8.3.1.2. Skutečná služba obecného hospodářského zájmu podle článku 106 SFEU

(444) Podle odstavce 12 rámce pro služby obecného hospodářského z roku 2011 „[p]odporu je nutno udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v čl. 106 odst. 2 Smlouvy". Odstavec 13 zejména objasňuje, že „členské státy nemohou připojit specifické závazky veřejné služby ke službám, které za podmínek odpovídajících státem vymezenému veřejnému zájmu, typu cena, objektivní prvky kvality, kontinuita a přístup ke službě, již jsou nebo mohou být uspokojivě poskytovány podniky působícími v běžných tržních podmínkách. Otázku, zda může službu poskytovat trh, Komise hodnotí pouze tím, že ověří, zda definice členského státu není neplatná kvůli zjevné chybě, ledaže právo Unie stanoví přísnější měřítko." V neposlední řadě odstavec 56 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 odkazuje na „prostor členského státu k vlastnímu vymezení", pokud jde o povahu služeb, které by mohly být kvalifikovány jako služby obecného hospodářského zájmu.

(445) Posouzení, zda se jedná o skutečné služby obecného hospodářského zájmu, je nutno provést rovněž na základě sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (viz 326. a 341. bod odůvodnění), nařízení o námořní kabotáži (viz 328. až 330. bod odůvodnění) a judikatury (viz 332. a 333. bod odůvodnění). Komise proto musí pro období prodloužení posoudit:

(1) zda existovala poptávka ze strany uživatelů;

(2) zda nemohly tuto poptávku uspokojit účastníci trhu bez povinností uložených orgány veřejné správy (existence selhání trhu);

(3) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (co nejméně narušující přístup).

(446) Komise zdůrazňuje, že trasy v rámci veřejné služby provozované společností Siremar v období prodloužení jsou stejné jako trasy, jimiž byla pověřena společnost CdI a následně SNS podle nové úmluvy. Komise mimoto již popsala a posoudila situaci v oblasti hospodářské soutěže u těchto seskupení tras v období prodloužení. V této souvislosti bude níže uvedené posouzení vycházet z příslušných částí posouzení provedeného pro novou úmluvu (viz oddíl 8.1.3.1).

(447) S ohledem na tyto souvislosti Komise především připomíná (viz 184. bod odůvodnění), že Itálie uložila závazek veřejné služby stanovený v původní úmluvě zejména s cílem: i) zajistit územní kontinuitu mezi Sicílií a jejími menšími ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji menších ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise již dospěla k závěru, že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu (viz 335. bod odůvodnění).

(448) Dotyčné trasy byly do značné míry v nezměněné podobě provozovány po mnoho let, tj. od vstupu původní úmluvy v platnost. Itálie potvrdila, že v období prodloužení nedošlo k žádným změnám v rozsahu služeb svěřených společnosti Siremar. Pokud jde o období před prodloužením, Komise podotýká, že v průběhu roku 2008 došlo ke snížení počtu tras provozovaných v rámci režimu veřejné služby. Zejména byla pozastavena trasa Mazara del Vallo – Pantelleria, kterou společnost Siremar provozovala šest dní v týdnu s rychlým trajektem Guizzo, a četnost na některých trasách v období hlavní sezóny byla snížena pro seskupení tras týkajících se Liparských ostrovů a Egadských ostrovů.

(449) Pro ilustraci skutečné poptávky uživatelů po službách poskytly italské orgány podrobné statistické údaje, z nichž vyplývá, že v roce 2008, posledním roce původní úmluvy před prodloužením, společnost Siremar přepravila 1 821 387 cestujících a 397 626,5 běžných metrů nákladu na pěti seskupeních kombinovaných tras. Údaje za rok 2009 ukazují, že společnost Siremar přepravila na těchto trasách 1 513 214 cestujících a 324 540 běžných metrů nákladu.

(450) Tyto údaje byly v roce 2010 mírně nižší (viz 337. bod odůvodnění), ale srovnatelné. Z toho vyplývá, že celková poptávka uživatelů byla značná a v průběhu let poměrně stabilní. Italské orgány předložily také podrobné statistické údaje pro období 2007–2019 na úrovni jednotlivých tras ([169]). Komise konstatuje, že v průběhu let docházelo u různých seskupení tras k výkyvům v počtu plaveb a cestujících. Lze to však vysvětlit tím, že dotčené trasy spojují velmi malé ostrovy s omezenou přístavní infrastrukturou, které jsou relativně blízko sebe. To vyžaduje časté úpravy jízdních řádů s cílem uspokojit poptávku uživatelů na místní úrovni. Komise již ve skutečnosti prokázala (viz Tabella 5), že v roce 2010 existovala poptávka uživatelů na každé z dotčených tras. Z téže analýzy pro roky 2009 a 2011 a pro období od ledna do července 2012 ([170]) nevyplývá, že by poptávka uživatelů po trajektové dopravě u kteréhokoli seskupení dotčených tras zanikla.

([169]) S výjimkou roku 2015 (údaje nepotvrzené externími poradci – viz poznámka pod čarou č. 121) a období od 1. ledna do 10. dubna 2016 (chybějící údaje – viz poznámka pod čarou č. 122).

([170]) Z důvodu stručnosti neuvádí Komise v tomto rozhodnutí podrobné údaje.

(451) Komise se domnívá, že výše uvedené statistické údaje jednoznačně prokazují, že v období od ledna 2009 do července 2012 existovala na každé z dotčených tras v rámci veřejné služby skutečná poptávka po osobní a nákladní dopravě. Lze proto vyvodit závěr, že tyto služby reagovaly na skutečnou poptávku uživatelů, a tudíž uspokojovaly skutečné potřeby veřejné služby.

(452) Jak je vysvětleno ve 341. bodě odůvodnění, musí Komise rovněž posoudit, zda by dané služby byly nepřiměřené, pokud by jejich poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených Itálií ve smyslu prodloužení původní úmluvy. Bod 48 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu v tomto ohledu uvádí, že *„je posouzení Komise omezeno na ověření, zda se členský stát dopustil zjevné chyby“*.

(453) Komise především uvádí, že v definici služby obecného hospodářského zájmu pro společnost Siremar na období 1992–2008, jak vyplývá z rozhodnutí z roku 2004, nebyla zjištěna žádná zjevná chyba a že daný závěr nebyl zpochybněn rozsudkem z roku 2009 ani rozhodnutím týkajícím se skupiny Tirrenia z roku 2020 (viz 342. bod odůvodnění). Kromě toho je pravděpodobné, že obtížná hospodářská situace v Itálii mezi lety 2009 a 2012 dále snížila ziskovost těchto tras.

(454) Komise rovněž poznamenává, že v období od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 nabízeli na všech seskupeních tras, které měla provozovat společnost Siremar na základě prodloužení původní úmluvy, služby námořní dopravy i jiní provozovatelé, i když ne nutně po celý rok, často s jinou četností nebo jiným druhem plavidel, a často i oproti vyrovnávací platbě z veřejných prostředků. Komise již výše pro každé dotyčné seskupení tras posoudila (viz 341. až 349. bod odůvodnění), zda byly služby poskytované jinými provozovateli, kteří nedostávali vyrovnávací platbu z veřejných prostředků, rovnocenné službám, které musela poskytovat společnost CdI a následně SNS podle nové úmluvy. Komise připomíná, že toto posouzení vycházelo ze situace v oblasti hospodářské soutěže na těchto trasách v období od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 Jelikož služby, které musela provozovat společnost CdI a následně SNS, jsou velmi podobné, pokud jde o obsluhované trasy a četnosti, trasám, jež musela provozovat společnost Siremar v období prodloužení, platí závěr Komise, že tržní síly samy nepostačovaly k uspokojení potřeb veřejné služby, i pro společnost Siremar během celého období prodloužení. Komise zejména konstatuje, že v okamžiku pověření žádný jiný provozovatel neposkytoval služby po celý rok na žádném seskupení tras provozovaných společností Siremar, aniž by obdržel vyrovnávací platbu z veřejných prostředků. Ostatní provozovatelé, kteří byli rovněž pověřeni plněním závazku veřejné služby, nabízeli službu, která nebyla z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality rovnocenná, a tudíž plně nesplňovala závazek veřejné služby uložený společnosti Siremar podle původní (prodloužené) úmluvy.

(455) Vzhledem k plánované privatizaci a v zájmu zajištění kontinuity veřejných služeb, které byly provozovány podle původní úmluvy, se Itálie rozhodla prodloužit tuto úmluvu v nezměněné podobě (s výhradou změny v metodice výpočtu vyrovnávací platby, která platila od roku 2010). Komise uznává, že poptávka uživatelů, popsaná ve 449. až 451. bodě odůvodnění, by nemohla být uspokojena uložením závazku veřejné služby všem provozovatelům obsluhujícím dotyčné trasy. Na trasách provozovaných společností Siremar byly totiž všechny srovnatelné služby poskytované jinými provozovateli dotovány a nabídka těchto provozovatelů v každém případě nesplňovala požadavky týkající se pravidelnosti, kontinuity a kvality po celý rok. Provozování těchto tras mimo sezónu je navíc ztrátovou činností, a proto je pravděpodobné, že bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by na těchto trasách byly služby nabízeny pouze v hlavní sezóně. Společnost Ecorys ve své zprávě dospěla k podobnému závěru, tedy že tyto trasy nejsou ekonomicky životaschopné (viz 119. bod odůvodnění). Komise mimoto uznává, že vzhledem k procesu privatizace společnosti Siremar bylo prodloužení stávající smlouvy o veřejných službách jediným způsobem, jak zajistit kontinuitu veřejných služeb až do ukončení privatizace.

(456) Komise proto dospěla k závěru, že se Itálie nedopustila zjevné chyby, když služby svěřené společnosti Siremar během období prodloužení vymezila jako služby obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutích z let 2011 a 2012, jsou proto rozptýleny.

8.3.1.3. Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby

(457) Jak je uvedeno v oddíle 2.3 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, odpovědnost za poskytování služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 SFEU musí být dotčenému podniku svěřena prostřednictvím jednoho nebo více oficiálních aktů.

(458) V tomto aktu nebo aktech musí být uvedeny zejména tyto údaje:

a) přesná povaha závazku veřejné služby a délka jeho trvání;

b) o který podnik a které území se jedná;

c) povaha udělených výhradních práv;

d) parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby;

e) opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.

(459) V rozhodnutích z let 2011 a 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda pověřovací akt obsahoval úplný popis povahy závazku veřejné služby uloženého společnosti Siremar v období prodloužení. Komise zejména zdůraznila, že pro období 2000–2004 a 2005–2008 nebyl přijat žádný pětiletý plán, jak bylo stanoveno v původní úmluvě. Komise však také připomněla, že různé prvky pověření mohou být uvedeny v několika aktech, aniž by byla zpochybněna přiměřenost vymezení závazku. V období prodloužení zahrnoval pověřovací akt společnosti Siremar původní úmluvu (postupně pozměněnou a prodlouženou), potvrzené pětileté plány, řadu rozhodnutí *ad hoc* přijatých italskými orgány, rozhodnutí výboru CIPE a zákon z roku 2009.

(460) Komise v této souvislosti především uvádí, že původní úmluva (postupně změněná) představuje hlavní část pověřovacího aktu společnosti Siremar a zůstala platná v celém rozsahu až do dokončení privatizace, a to na základě řady nařízení s mocí zákona (viz 436. bod odůvodnění). Tyto dokumenty upřesňují, že společnost Siremar byla pověřena závazkem veřejné služby až do dokončení privatizace.

(461) Podle původní úmluvy pětileté plány stanoví obsluhované trasy a přístavy, typ a kapacitu plavidel, která se mají na námořních spojích používat, četnost služby a jízdné, jež má být hrazeno, včetně dotovaného jízdného, zejména pro obyvatele menších ostrovů. Itálie však tvrdila, že vzhledem k tomu, že v období 1999 až 2004 stále probíhalo šetření Komise ve věci SA.15631, pokud jde o společnosti skupiny Tirrenia (včetně společnosti Siremar), Itálie pro tyto společnosti nepřijala na období 2000–2004 žádný pětiletý plán ([171]). V důsledku toho byl posledním pětiletým plánem formálně schváleným pro společnost Siremar plán na období 1995–1999 a v následujících letech společnost Siremar pokračovala v provozu na základě sítě tras z roku 1999. Po přijetí rozhodnutí z roku 2004 vypracovalo Ministerstvo dopravy návrh plánu na období 2005–2008, který nevedl k významným změnám v síti tras nebo jízdním řádu. Jelikož však již byly zahájeny schůzky a přípravné práce na nadcházející privatizaci, Itálie se rozhodla plán formálně neschválit. V důsledku toho závazky společnosti Siremar podle původní úmluvy nadále platily tak, jak byly vymezeny v roce 1999 a potvrzeny nařízením z roku 2004 (viz 40. bod odůvodnění). Jinými slovy, s výhradou přijetí rozhodnutí o změně některých konkrétních prvků (např. trasa, četnost nebo typ plavidla) ve srovnání s rokem 2004 se ustanovení původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 nadále uplatňovala v plném rozsahu. Itálie navíc potvrdila, že během celého období prodloužení nebyla vydána žádná meziresortní nařízení za účelem změny jízdného, které měly účtovat společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Siremar. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že s ohledem na velmi specifické okolnosti privatizace skupiny Tirrenia obecně, a konkrétně části podniku Siremar, byly závazky veřejné služby, které musela společnost Siremar během období prodloužení plnit, vymezeny dostatečně jasně.

(462) Komise již ve 239. a 240. bodě odůvodnění rozhodnutí z roku 2011 uvedla, že parametry potřebné pro výpočet výše vyrovnávací platby byly stanoveny předem a jsou jednoznačně popsány. Zejména pro rok 2009 původní úmluva obsahuje úplný a přesný seznam nákladových položek, které je třeba vzít v úvahu, jakož i metodiku výpočtu návratnosti investovaného kapitálu pro provozovatele (viz 45. až 47. bod odůvodnění). Pro období od 1. ledna 2010 do 30. července 2012 je příslušná metodika stanovena v rozhodnutí výboru CIPE (viz 48. až 58. bod odůvodnění). Rozhodnutí výboru CIPE zejména podrobně stanoví nákladové položky a návratnost kapitálu, které je třeba vzít v úvahu, zatímco zákon z roku 2009 předpokládá, že od roku 2010 činí maximální výše vyrovnávací platby, která má být společnosti Siremar vyplacena, 55 694 895 EUR. V neposlední řadě původní úmluva zaručovala, že vyrovnávací platba vychází ze skutečných nákladů a příjmů vzniklých při poskytování veřejné služby, a stanovila, že vyrovnávací platba bude vyplácena ve splátkách. Takto bylo možné zjistit případnou nadměrnou vyrovnávací platbu a snadno jí zamezit. Stát mohl případně získat nadměrnou vyrovnávací platbu zpět.

(463) Na základě toho se Komise domnívá, že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazku veřejné služby, dobu trvání, o který podnik a o které území se jedná, parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby, jakož i ustanovení pro vyloučení a navrácení případné nadměrné vyrovnávací platby, jak vyžaduje rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

([171]) Po přijetí rozhodnutí z roku 2001 vypracovaly italské orgány pětiletý plán pro společnost Tirrenia di Navigazione na období 2000–2004. Tento plán byl schválen ministerským nařízením ze dne 20. září 2001.

8.3.1.4. Doba trvání pověření

(464) Jak je uvedeno v odstavci 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, „[d]oba trvání pověření by měla být odůvodněná objektivními kritérii, například potřebou amortizovat nepřevoditelná fixní aktiva. Trvání pověření by v zásadě nemělo být delší než doba nutná k odpisu nejvýznamnějších aktiv nezbytných k poskytování SOHZ."

(465) Itálie tvrdila, že doba prodloužení je v souladu s dobou požadovanou pro odpis nejvýznamnějších aktiv používaných k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, tj. plavidel společnosti Siremar. Celková doba platnosti původní úmluvy, která byla prodloužena, činí o něco více než 23,5 roku. Plavidla používaná společností Siremar k provozování veřejné služby mají dobu životnosti ([172]) 30 let (u trajektů) a 20 let (u vysokorychlostních plavidel určených výlučně pro osobní dopravu) a jsou za tuto dobu odepsána. Odborná studie provedená v souvislosti s privatizací části podniku navíc ukázala, že plavidla jsou poměrně stará a jsou určena k poskytování služeb místního charakteru ve Středomoří. V důsledku toho nebyla snadno převoditelná, což v zásadě odůvodňuje dlouhou dobu pověření. Itálie také připomněla, že prodloužení od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 bylo nezbytné k zajištění kontinuity veřejné služby do ukončení privatizace.

(466) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k závěru, že doba trvání pověření je dostatečně odůvodněná, a odstavec 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je proto dodržen.

8.3.1.5. Soulad se směrnicí 2006/111/ES a oddělené účetnictví

(467) V odstavci 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se „[p]odpora považuje za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pouze pokud podnik v příslušném případě splňuje požadavky směrnice 2006/111/ES" ([173]) o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků.

(468) Kromě toho odstavec 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 stanoví: „Vykonává-li podnik činnosti spadající do rozsahu SOHZ i mimo něj, musí ve svém vnitropodnikovém účetnictví uvádět náklady a příjmy spojené s SOHZ odděleně od nákladů a příjmů za poskytování jiných služeb v souladu se zásadami stanovenými v odstavci 31".

(469) Komise konstatuje, že dodržování obou odstavců rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 vyžaduje, aby podnik pověřený poskytováním služby zajistil odpovídající oddělení účtů. V tomto ohledu Itálie připomněla, že článek 2 rozhodnutí z roku 2004 vyžadoval, aby společnost Siremar začala od 1. ledna 2004 vést pro každou trasu oddělené účetnictví. V souvislosti s rozhodnutími z roku 2001 a 2004 a na žádost Komise vypracovala společnost PriceWaterhouseCoopers (dále jen „PWC") studii zaměřenou na analytické účetnictví společnosti Siremar za období 1992 až 1999, kterou italské orgány doplnily o informace týkající se let 2000 a 2001. V této souvislosti vydala společnost PWC stanovisko potvrzující, že metodika použitá k vedení tohoto účetnictví je vhodná a v souladu s platnou účetní praxí. Podle Itálie vedla společnost Siremar analytické účetnictví i nadále na tomto základě, a dodržela proto požadavky stanovené v rozhodnutí z roku 2004. Pro posuzované období předložila Itálie jako důkaz také účetnictví společnosti Siremar pro každou trasu za roky 2009 a 2010.

(470) Mimořádný komisař nevedl takovéto účetnictví pro období od 1. ledna 2011 do 30. července 2012. Itálie však potvrdila, že během období prodloužení nevykonávala společnost Siremar mimo své závazky veřejné služby žádnou činnost. Jakékoli případné křížové subvencování je proto vyloučeno. Mimořádný komisař rovněž předložil Ministerstvu hospodářského rozvoje všechny čtvrtletní finanční výkazy za roky 2011 a 2012. Tyto výkazy jsou k dispozici na internetových stránkách společnosti Siremar v mimořádné správě a ukazují, že provozní výsledky v období od září 2010 do června 2012 byly záporné (celková ztráta ve výši 0,7 milionu EUR). Kromě toho v září 2012 se tyto ztráty zvýšily na 4,8 milionu EUR. Komise se domnívá, že tato okolnost je jasnou známkou toho, že v období od 1. ledna 2011 do 30. července 2012, kdy nebylo vedeno žádné účetnictví pro jednotlivé trasy, neobdržela společnost Siremar v mimořádné správě žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu (viz také oddíl 8.3.1.6). Komise konstatuje, že i pro toto období bylo dosaženo dvou hlavních cílů odděleného účetnictví, tj. zamezit nadměrné vyrovnávací platbě a křížovému subvencování.

(471) Na základě výše uvedených skutečností a s ohledem na velmi specifické okolnosti privatizace, kterou provedla mimořádná správa při zajištění kontinuity veřejných služeb, dospěla Komise k závěru, že povinnosti stanovené v bodech 18 a 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 byly splněny.

([172]) Jak bylo rozhodnuto meziresortní konferencí dne 30. prosince 2004. Tímto rozhodnutím byla prodloužena původně stanovená doba odpisu z dvaceti na třicet let u trajektů a z patnácti na dvacet let u vysokorychlostních plavidel pro osobní dopravu. Meziresortní konference byla zřízena na základě článku 11 zákona č. 856/1986 a skládala se ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva hospodářství a Ministerstva hospodářského rozvoje.

([173]) Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17.

8.3.1.6. Výše vyrovnávací platby

(472) V odstavci 21 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je uvedeno, že „[v]ýše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku“.

(473) Jelikož v posuzovaném případě představuje alespoň část vyrovnávací platby protiprávní podporu poskytnutou před jeho vstupem v platnost ([174]), odstavec 69 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 konkrétně stanoví, že pro účely posouzení státní podpory se nevyžaduje použití metodiky čistých ušetřených nákladů. Namísto toho lze použít alternativní metody, jako je metodika přidělování nákladů. Podle této metody se čisté náklady vypočítají jako rozdíl mezi náklady a příjmy, které vzniknou při plnění závazku veřejné služby, jak je uvedeno a odhadnuto v pověřovacím aktu. V odstavcích 28 až 38 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je podrobněji vymezen způsob použití této metodiky.

(474) V rozhodnutích z let 2011 a 2012 nemohla Komise dospět k závěru, zda je výše vyrovnávací platby přiměřená, neboť měla stále pochybnosti ohledně hodnocení některých veřejných služeb svěřených společnosti Siremar jakožto skutečných služeb obecného hospodářského zájmu. Tyto pochybnosti byly vypořádány v oddíle 8.3.1.2.

(475) Komise však vyjádřila pochybnosti rovněž ohledně rizikové přirážky ve výši 6,5 %, která se uplatňovala od roku 2010. Komise měla zejména pochybnosti o tom, zda tato přirážka odráží náležitou úroveň rizika, neboť se na první pohled nezdálo, že by společnost Siremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s poskytováním těchto služeb. Komise v této souvislosti připomíná, že v rozhodnutí z roku 2011 dospěla předběžně k závěru, že společnost Siremar mohla dostávat nadměrnou vyrovnávací platbu pouze za plnění závazku veřejné služby od roku 2010. To znamená, že Komise nemusí *ex post* posuzovat, zda za rok 2009 došlo k nadměrné vyrovnávací platbě ([175]).

(476) Komise proto posoudí, zda byla nadměrná vyrovnávací platba poskytována po celé období od 1. ledna 2010 do 30. července 2012 v souladu s odstavcem 47 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Pokud jde o toto období, Komise uvádí následující:

— především zpráva o důvodech platební neschopnosti společností Tirrenia a Siremar, vypracovaná mimořádnou správou v květnu 2011, uvádí, že vyrovnávací platba z veřejných prostředků vyplacená společnosti Siremar podle původní úmluvy před rokem 2010 činila v průměru 70 milionů EUR ročně, což představuje 70 % až 75 % obratu společnosti Siremar během uvedeného období. Z toho tedy vyplývá, že společnost Siremar byla při výkonu své činnosti téměř zcela závislá na vyrovnávací platbě za závazek veřejné služby. Ačkoli se společnost Siremar v letech 1999 až 2008 stále více spoléhala na vyrovnávací platby z veřejných prostředků, roční vyrovnávací platba snížená na částku 55,7 milionu EUR by nepostačovala k tomu, aby společnost Siremar mohla dlouhodobě plnit své závazky veřejné služby. Ze zprávy zejména vyplývá, že metodika výpočtu vyrovnávací platby z veřejných prostředků stanovená v původní úmluvě, uplatňovaná až do roku 2009 včetně, společnosti Siremar vždy umožňovala přiměřeně kompenzovat své vstupy (kapitál a pracovní sílu), ačkoli v průměru dosahovala poměrně nízké návratnosti vlastního kapitálu. Tato metodika se však od roku 2010 nepoužívá. Namísto toho byla použita nová metodika stanovená v rozhodnutí výboru CIPE a v zákoně z roku 2009, která předpokládala maximální částku, která byla pro společnost Siremar stanovena ve výrazně nižší výši, než byla průměrná vyrovnávací platba v předchozím desetiletí,

— zadruhé z předložených dokumentů vyplývá, že pro rok 2010 společnost Siremar požádala přibližně o 66 milionů EUR, ale Itálie schválila vyrovnávací platbu pouze ve výši 55,7 milionu EUR. Tato částka navíc vedla k 17 % snížení vyrovnávací platby mezi roky 2009 a 2010, kdy vstoupila v platnost nová metodika výpočtu vyrovnávací platby spolu s pevně stanoveným stropem. Pokud se porovná období let 2008–2009 a 2010–2011, je rozdíl ještě zřetelnější: během tohoto období se vyrovnávací platba snížila o významných 22 %,

— zatřetí na základě účetnictví vedeného společností Siremar pro rok 2010 pro každou trasu Komise konstatuje, že společnost Siremar zaznamenala v roce 2010 kladný hospodářský výsledek ve výši přibližně 5,9 milionu EUR. Itálie objasnila, že tato částka se rovná návratnosti kapitálu vypočtené na základě sazby 7,6 % na investovaný kapitál ve výši 77,5 milionu EUR. Komise poznamenává, že investovaný kapitál vykázaný za

([174]) Jak je uvedeno ve 440. bodě odůvodnění. Zákonnost podpory poskytnuté na ostatní trasy bude dále zkoumána v oddíle 8.3.1.8.

([175]) Italské orgány poskytly některé informace týkající se uvedeného roku: výše vyrovnávací platby na rok 2009 ve výši 67 milionů EUR byla vypočtena za použití metodiky stanovené v původní úmluvě a na základě účetnictví pro jednotlivé trasy. Pro uvedený rok společnost Siremar požadovala částku ve výši přibližně 72,2 milionu EUR, Itálie však některé navržené náklady zamítla, jelikož podle použitelné metodiky nebyly způsobilé. Uznaná částka ve výši 67 milionů EUR představovala významné snížení oproti částce vyrovnávací platby schválené pro rok 2008 (tj. 75,4 milionu EUR). Itálie objasnila, že při použití ustanovení původní úmluvy činila návratnost kapitálu 2,9 milionu EUR. Tato částka byla připočtena k celkovým nákladům a vyrovnávací platba byla stanovena ve výši 67 milionů EUR.

rok 2010 odpovídá více než dvojnásobku průměrného ročně investovaného kapitálu oznámeného společnostmi CdI a následně SNS (viz poznámka pod čarou č. 136) a že sazba je vyšší než riziková přirážka kapitálu ve výši 6,5 % stanovená rozhodnutím výboru CIPE, avšak nižší než sazba vyplývající z úplného uplatnění metodiky výboru CIPE (tj. 8,87 %, viz 218. bod odůvodnění). Pokud by byla použita sazba ve výši 6,5 %, vedlo by to k návratnosti kapitálu pouze ve výši 5 milionů EUR. Komise proto konstatuje, že společnost Siremar obdržela v roce 2010 nadměrnou vyrovnávací platbu ve výši přibližně 0,9 milionu EUR,

— začtvrté poté, co společnost Siremar v září 2010 vstoupila do mimořádné správy (v daném případě se jednalo o likvidační řízení), nebyly sestaveny rozvahy za roky 2010, 2011 a 2012. Totéž platí pro oddělené účetnictví pro jednotlivé trasy za roky 2011 a 2012. Mimořádná správa na druhé straně v souladu s platnými právními předpisy vypracovala a předložila čtvrtletní zprávy vnitrostátním orgánům dohledu, tj. Ministerstvu hospodářského rozvoje. Z těchto zpráv vyplývá, že celkové provozní výsledky v období od září 2010 do června 2012 byly záporné, se ztrátou ve výši 0,7 milionu EUR. V září 2012, tj. po převodu části podniku na společnost CdI, se tyto provozní ztráty zvýšily na 4,8 milionu EUR. Společnost Siremar tak byla ztrátová, zatímco nadále plnila závazky veřejné služby a probíhal prodej části podniku Siremar. Ačkoli Komise vyjadřuje politování nad tím, že v roce 2011 a v první polovině roku 2012 nebylo účetnictví vedeno odděleně pro každou trasu, Itálie potvrdila, že v období prodloužení společnost Siremar neprovozovala žádnou službu mimo své závazky veřejné služby. Vzhledem k tomu, že celkové finanční výsledky za období od září 2010 do září 2012 byly záporné, z těchto dokumentů jasně vyplývá, že společnost Siremar neobdržela v období následujícím po jejím vstupu do mimořádné správy žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu a že omezená nadměrná vyrovnávací platba obdržená v roce 2010 byla rozložena do následujících let.

(477) V této souvislosti a s ohledem na velmi specifické okolnosti privatizace části podniku Siremar a na základě informací poskytnutých italskými orgány Komise konstatuje, že omezená nadměrná vyrovnávací platba zjištěná za rok 2010 byla vyrovnána ztrátami vykázanými v následujícím období. Komise proto dospěla k závěru, že celkově společnost Siremar neobdržela v období od 1. ledna 2010 do 30. července 2012 žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu. Vzhledem k tomu, že Komise ve svém rozhodnutí z roku 2011 vyjádřila pochybnosti ohledně údajné nadměrné vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Siremar pouze za toto období, Komise se domnívá, že její pochybnosti v tomto ohledu byly rozptýleny.

(478) V odstavci 49 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se členským státům ukládá povinnost zajistit, aby vyrovnávací platba udělená za poskytování služby obecného hospodářského zájmu nevedla k tomu, že podniky dostávají nadměrnou vyrovnávací platbu (jak je definována v odstavci 47 zmíněného rámce). Členské státy musí být ve skutečnosti schopny na žádost Komise tuto skutečnost doložit. Musí rovněž provádět pravidelné kontroly nebo zajistit provádění takových kontrol na konci doby pověření a v každém případě v intervalech nepřesahujících tři roky. V tomto ohledu Komise uvádí, že italské orgány předložily požadované důkazy, jak je popsáno výše (viz 469. a 470. bod odůvodnění). V letech 2009 a 2010 předložila společnost Siremar ministerstvu vykonávajícímu dohled účetnictví pro každou trasu, aby mohlo ministerstvo přezkoumat výši vyrovnávací platby. Od 17. září 2010 poskytla přítomnost mimořádného komisaře jmenovaného italským státem v souladu s pravidly podrobně stanovenými vnitrostátními právními předpisy a podléhajícího občanskoprávní a trestněprávní odpovědnosti další záruku proti nadměrné vyrovnávací platbě. Komise rovněž připomíná, že vyrovnávací platba je vyplácena ve splátkách, že konečná platba se provádí na základě skutečných nákladů a příjmů za daný rok a že po 25. listopadu 2010 se na základě rozhodnutí meziresortní konference odečtou případné částky nadměrné vyrovnávací platby od budoucích zálohových plateb dotací (viz 43. bod odůvodnění). Ačkoli společnost Siremar obdržela v roce 2010 nadměrnou vyrovnávací platbu, Komise v této souvislosti podotýká, že tato nadměrná vyrovnávací platba byla v následujících letech spotřebována, jelikož společnost Siremar v mimořádné správě byla ztrátová (viz 476. bod odůvodnění). Za období od 1. ledna 2010 do 30. července 2012 proto celkově nebyla poskytnuta žádná nadměrná vyrovnávací platba. V této souvislosti dospěla Komise k závěru, že s ohledem na velmi specifické okolnosti privatizace, kterou provedla mimořádná správa zajišťující kontinuitu veřejných služeb, lze výše popsaná opatření považovat za dostatečná k tomu, aby zabránila jakýmkoli případům nadměrné vyrovnávací platby a identifikovala je.

(479) Na základě výše uvedených skutečností (viz 472. až 478. bod odůvodnění) dospěla Komise k závěru, že platné podmínky oddílu 2.8 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (výše vyrovnávací platby) jsou splněny.

8.3.1.7. Přednost v přístavu

(480) V čl. 19-ter odst. 21 zákona č. 135/2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společnostem bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Siremar). Pokud by společnosti pověřené závazky veřejné služby neměly v přístavu přednost, je možné, že by někdy musely před dokováním čekat, než na ně přijde řada, což by způsobilo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. V případě společnosti Siremar je pravidelný jízdní řád skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel menších ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Vzhledem k tomu, že na společnost

Siramar se vztahovaly konkrétní povinnosti časového plánování podle původní úmluvy, pomohla přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohla společnost Siremar splnit uložený závazek veřejné služby.

(481) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Siremar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu (viz 456. bod odůvodnění). Italské orgány rovněž potvrdily, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v rámci režimu veřejné služby a že společnost Siremar během prodloužení původní úmluvy neposkytovala žádnou službu nad rámec svých závazků veřejné služby. Komise již podrobně posoudila slučitelnost služeb obecného hospodářského zájmu a související vyrovnávací platbu pro společnost Siremar během prodloužení platnosti původní úmluvy (viz 444. až 479. bod odůvodnění). Komise se tudíž domnívá, že její posouzení slučitelnosti přednosti v přístavu lze omezit na zjištění, zda toto opatření mohlo vést k nadměrné vyrovnávací platbě.

(482) Itálie tvrdí, že případnou peněžní výhodu plynoucí z přednosti v přístavu nelze vyčíslit (viz 227. bod odůvodnění). Komise v každém případě uvádí, že pokud by toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevily by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Kontroly nadměrné vyrovnávací platby, které byly provedeny ve vztahu ke společnosti Siremar a které jsou popsány výše (viz oddíl 8.3.1.6), jsou tudíž schopné odhalit i možnou nadměrnou vyrovnávací platbu vyplývající z přednosti v přístavu.

(483) Komise proto dospěla k závěru, že přednost v přístavu, která je neoddělitelně spojena se službou obecného hospodářského zájmu poskytovanou společností Siremar, je rovněž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

8.3.1.8. Soulad s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005

(484) Jak je vysvětleno ve 440. bodě odůvodnění, průměrný roční objem přepravy v průběhu dvou účetních období předcházejících pověření službou obecného hospodářského zájmu nepřesáhl 300 000 cestujících u těchto seskupení tras:

— Trapani – Pantelleria (kombinovaná trasa D4),

— Porto Empedocle – Pelagické ostrovy (kombinovaná trasa D5),

— Palermo – Ustica (tj. kombinovaná trasa D1 a trasa vyhrazená pouze pro osobní dopravu ALD/1).

(485) U tras D1, D4, D5 a ALD/1 je proto splněna podmínka stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. c) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Komise se mimoto domnívá, že je splněno rovněž ustanovení čl. 2 odst. 2 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, které vyžaduje dodržení nařízení o námořní kabotáži ([176]). Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že tyto čtyři trasy lze posoudit podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(486) Komise již výše konstatovala (viz oddíl 8.3.1.3), že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazků veřejné služby, doby trvání, o jaký podnik a jaké území se jedná, parametrů pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby a rovněž ustanovení k zamezení a případnému vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. Pokud jde o trasy D1, D4, D5, ALD/1, je tedy článek 4 (Pověření) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 splněn.

(487) Kromě toho Komise dospěla k závěru (viz oddíl 8.3.1.6), že: i) v období prodloužení původní úmluvy společnost Siremar celkově neobdržela žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu a že ii) italské orgány prováděly pravidelné kontroly, aby zabránily vyplácení nadměrné vyrovnávací platby. Komise se na tomto základě domnívá, že u tras D1, D4, D5 a ALD/1 jsou dodrženy také článek 5 (Vyrovnávací platba) a článek 6 (Kontrola nadměrných vyrovnávacích plateb) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(488) Vzhledem k neoddělitelnému spojení s poskytováním veřejné služby a s ohledem na výše uvedené posouzení (viz oddíl 8.3.1.7) je rovněž přednost v přístavu udělená pro provozování tras D1, D4, D5 a ALD/1 v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

8.3.1.9. Závěr

(489) Na základě posouzení uvedeného ve 436. až 483. bodě odůvodnění vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Siremar za poskytování služeb námořní dopravy ve smyslu prodloužení původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 1.°srpna 2012 a s tím neoddělitelně spojená přednost v přístavu splňují platné podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a jsou proto slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.

([176]) Komise v této souvislosti připomíná, že u těchto čtyř tras bylo zjištěno, že představují skutečné služby obecného hospodářského zájmu (viz oddíl 8.3.1.2) a splňují požadavky na závazky veřejné služby stanovené v nařízení o námořní kabotáži. Komise rovněž uznala prodloužení původní úmluvy se společností Siremar vzhledem k procesu privatizace této společnosti, a její odůvodněné stanovisko ze dne 21. června 2012 se tudíž společnosti Siremar netýká (viz 143. bod odůvodnění).

(490) Na základě posouzení uvedeného ve 484. až 488. bodě odůvodnění jsou vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Siremar a přednost v přístavu pro provozování tras D1, ALD/1, D4 a D5 v období prodloužení rovněž slučitelné s vnitřním trhem a jsou vyňaty z povinnosti předchozího oznámení podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

8.3.2. *Protiprávní prodloužení podpory na záchranu společnosti Siremar*

(491) Na základě rozhodnutí z roku 2010 byla podpora na záchranu poskytnutá společnosti Siremar, s omezením na období šesti měsíců, jež uplynulo dne 28. srpna 2011, slučitelná s vnitřním trhem. V souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 však musela Itálie předložit Komisi do šesti měsíců buď i) doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla odvolána, nebo ii) plán restrukturalizace (či likvidace).

(492) Záruka byla uplatněna dne 11. července 2011 a společnost Siremar vrátila celou dlužnou částku státu teprve dne 18. září 2012 (viz 65. bod odůvodnění). Itálie tudíž nemohla doložit, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo že záruka byla odvolána ve lhůtě šesti měsíců, která uplynula dne 28. srpna 2011.

(493) Podle informací poskytnutých Itálií (viz oddíl 4.2) v průběhu formálního vyšetřovacího řízení byl plán likvidace společnosti Siremar k dispozici na internetových stránkách společnosti Siremar v mimořádné správě před uplynutím šestiměsíční lhůty stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Itálie rovněž tvrdí, že Komise byla průběžně informována o pokroku procesu privatizace části podniku Siremar.

(494) Informace ve spisu Komise potvrzují, že italské orgány Komisi skutečně průběžně informovaly o probíhající privatizaci části podniku Siremar. Itálie také potvrdila záměr společnosti Siremar splatit podporu na záchranu před uplynutím šestiměsíční lhůty z výnosů z této privatizace. Italské orgány však Komisi formálně nepředložily plán restrukturalizace nebo likvidace. Komisi nebylo v té době známo, že plán likvidace byl zveřejněn na internetových stránkách společnosti Siremar v mimořádné správě. Mimoto skutečnost, že Komise byla informována o procesu privatizace části podniku Siremar, nemůže nahradit povinnost formálního předložení plánu likvidace. Komise musí mít zejména možnost posoudit, zda plán likvidace splňuje pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, a Itálie jej tudíž měla formálně předložit.

(495) Komise navíc uvádí, že dne 5. října 2011 zaslala dopis, v němž Itálii žádala, aby potvrdila, že splnila požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a rozhodnutí z roku 2010. Dne 28. listopadu 2011 zaslala Komise Itálii upomínku a odpověď italských orgánů obdržela dne 12. prosince 2011. Co se proto týká Komise, do posledně uvedeného dne (a tudíž po uplynutí šestiměsíční lhůty) nepředložila Itálie ani i) doklad o tom, že úvěr byl v plné výši splacen a/nebo záruka byla odvolána, ani ii) plán restrukturalizace (či likvidace).

(496) Ve své odpovědi na dopis Komise ze dne 5. října 2011 Itálie potvrdila, že jejím záměrem bylo, aby společnost Siremar vrátila podporu na záchranu do 28. srpna 2011, po prodeji části podniku Tirrenia, avšak proces privatizace části podniku Tirrenia se zdržel kvůli nutnosti získat od Komise souhlas s fúzí. Jelikož pro navrácení podpory státu byly zapotřebí výnosy z privatizace části podniku Tirrenia, nemohlo tudíž dojít k navrácení před uplynutím lhůty dne 28. srpna 2011. Komise zdůrazňuje, že v dopise ze dne 12. prosince 2011 italské orgány vůbec neodkázaly na plán likvidace společnosti Siremar, který byl podle pozdějších připomínek podaných italskými orgány údajně veřejně dostupný již před 28. srpnem 2011. Itálie se místo toho pouze pokoušela vysvětlit, proč nebylo navrácení možné před uplynutím šestiměsíční lhůty. Pokud by však italské orgány předložily Komisi plán restrukturalizace nebo likvidace před 28. srpnem 2011, nemusely by takovéto vysvětlení podávat. Komise tuto okolnost pokládá za další důkaz toho, že Itálie nepředložila plán restrukturalizace nebo likvidace ve stanovené šestiměsíční lhůtě.

(497) I když byla Komise informována o procesu privatizace, nesplnila Itálie vzhledem k výše uvedeným skutečnostem svůj závazek stanovený v rozhodnutí z roku 2010, a to předložit Komisi plán restrukturalizace (nebo likvidace) do šesti měsíců od schválení podpory na záchranu. Od uplynutí šestiměsíční lhůty, tj. od 28. srpna 2011, je proto

třeba podporu na záchranu pokládat za protiprávní a neslučitelnou. Komise se domnívá, že protiprávně prodlouženou podporu na záchranu nelze považovat za slučitelnou z jiných důvodů, jelikož nesplňuje příslušné podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, ani podmínky uvedené v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([177]).

(498) V posuzovaném případě Komise uvádí, že protiprávně prodloužená podpora na záchranu ve skutečnosti nebyla poskytnuta na skutečnou a správně vymezenou službu obecného hospodářského zájmu, jak vyžaduje odstavec 12 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Společnost Siremar již obdržela vyrovnávací platbu za poskytování veřejných služeb podle původní úmluvy (která byla prodloužena), zatímco podpora na záchranu byla oznámena a schválena jako dočasné opatření podpory na záchranu, a nikoli jako vyrovnávací platba za poskytování služby obecného hospodářského zájmu. Nelze ji proto prohlásit za slučitelnou na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(499) V této souvislosti Komise konstatuje, že dne 18. září 2012 společnost Siremar v mimořádné správě navrátila částku 15 511 529,35 EUR, což přesahuje částku 15 121 838,33 EUR ([178]), která byla státu splatná již dne 11. července 2011. Jelikož se však protiprávně prodloužená podpora na záchranu považuje za neslučitelnou, musí navrácení zahrnovat přinejmenším částku úroků splatných při navrácení. Pokud by úroky již zaplacené společností Siremar v mimořádné správě nepostačovaly, bylo by nutné zbývající částku úroků vymáhat.

8.3.3. *Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace*

(500) Komise dospěla k závěru (viz 419. až 430. bod odůvodnění), že osvobození výnosů z prodeje části podniku Siremar od daně z příjmu právnických osob přiznané společnosti Siremar a rovněž osvobození od nepřímých daní z převodů téže části podniku, které bylo přiznáno společnostem Siremar a SNS podle zákona z roku 2010, představují státní podporu ve prospěch společnosti Siremar a SNS.

(501) V obou případech se podpora rovná rozdílu mezi daní běžně splatnou u těchto typů transakcí a skutečně zaplacenou daní. Slučitelnost této státní podpory musí být proto posouzena na základě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU a čl. 106 odst. 2 SFEU.

(502) Komise se především domnívá, že žádné z těchto osvobození nelze považovat za slučitelné na základě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU.

(503) Zadruhé Komise konstatuje, že tato daňová osvobození týkající se prodeje části podniku Siremar jsou jednorázová opatření týkající se převodu aktiv, která byla součástí širšího procesu reorganizace a privatizace skupiny Tirrenia. Komise se tudíž domnívá, že tato podpora není neoddělitelně spojena se službami obecného hospodářského zájmu poskytovanými společností Siremar a následně společností SNS, a neměla by proto být posuzována na stejném základě slučitelnosti. Tato osvobození se totiž netýkají poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, jak jsou definovány v původní úmluvě nebo v nové úmluvě ([179]). Nelze tudíž uplatnit ani důvody slučitelnosti podle čl. 106 odst. 2 SFEU.

(504) Komise proto dospěla k závěru, že osvobození od daní poskytnutá společnostem Siremar a SNS představují provozní podporu snižující náklady, které by společnost Siremar v mimořádné správě a společnost SNS musely jinak uhradit z vlastních prostředků, a jsou tudíž neslučitelná s vnitřním trhem ([180]).

8.3.4. *Závěr ohledně slučitelnosti podpory*

(505) Na základě výše uvedeného posouzení Komise konstatuje, že:

— vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Siremar a přednost v přístavu pro provozování námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 1.°srpna 2012 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU, rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a u čtyř tras ve třech seskupeních rovněž podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005,

— podpora na záchranu společnosti Siremar byla protiprávně prodloužena v období od 28. srpna 2011 do 18. září 2012 (kdy byla navrácena) a je neslučitelná s vnitřním trhem,

— osvobození, kterého společnost Siremar využila v souvislosti s nepřímými daněmi z transakcí a úkonů souvisejících s převodem části podniku Siremar na společnost SNS, a osvobození výnosů z tohoto převodu od daně z příjmu právnických osob představují neslučitelnou provozní podporu ve prospěch společnosti Siremar,

([177]) I když byla tato podpora poskytnuta předtím, než pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 vstoupily v platnost, podle bodu 139 těchto pokynů musí Komise při zkoumání podpory poskytnuté poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu v obtížích, jako je Siremar, uplatňovat ustanovení pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 bez ohledu na datum poskytnutí podpory. Při posuzování slučitelnosti podpory poskytnuté poskytovatelům služeb obecného hospodářského zájmu v obtížích před 31. lednem 2012 podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 bude Komise tuto podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem tehdy, je-li v souladu s ustanoveními rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 vyjma odstavců 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

([178]) Tato částka zahrnovala úroky dlužné státu ve výši 11 367,51 EUR za období od 30. června 2011 do 11. července 2011.

([179]) Pro úplnost, pokud jde o podporu poskytnutou společnosti Siremar prostřednictvím těchto daňových osvobození, Komise konstatuje, že v době přijetí tohoto rozhodnutí již společnost Siremar v mimořádné správě nevykonává službu obecného hospodářského zájmu ani žádnou jinou hospodářskou činnost.

([180]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990, Francie v. Komise, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, bod 41.

— platba pevné částky ze strany společnosti SNS za registraci kupní smlouvy týkající se části podniku Siremar podle zákona z roku 2010 namísto částky běžně splatné podle vnitrostátního práva představuje neslučitelnou provozní podporu poskytnutou ve prospěch společnosti SNS.

8.4. **Reakce na připomínky podané společností CdI**

(506) Jak je popsáno výše (viz oddíl 6), společnost CdI předložila Komisi tři soubory připomínek. Tyto připomínky byly podány po uplynutí lhůt stanovených pro vyjádření zúčastněných stran k rozhodnutím z let 2011 a 2012.

(507) Komise v souvislosti s tvrzeními společnosti CdI obsaženými v jejích připomínkách konstatuje toto:

— pokud jde o údaje poskytnuté o trasách provozovaných v období od 1. srpna 2012 do 31. prosince 2012, Komise potvrzuje, že tyto informace ve svém posouzení zohlednila,

— pokud jde o prodej části podniku Siremar, včetně možnosti, že k němu došlo za tržní cenu, Komise uvádí, že v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí byly původní kupní smlouva i nová úmluva mezi italskými orgány a společností CdI již zrušeny a že tato úmluva, spojená s částí podniku Siremar, byla nakonec uzavřena se společností SNS. Jak je uvedeno v 295. bodě odůvodnění, bylo by logicky nemožné uzavřít šetření týkající se původního uzavření nové úmluvy, spojené s částí podniku Siremar, se společností CdI, v období od 1. srpna 2012 do 10. dubna 2016. Komise se proto nebude vyjadřovat k připomínkám společnosti CdI týkajícím se privatizace části podniku Siremar,

— pokud jde o implicitní argument obsažený v několika dopisech společnosti CdI, že závazky veřejné služby, které jí byly uloženy novou úmluvou pro období od 1. srpna 2012 do 10. dubna 2016, jsou skutečnými službami obecného hospodářského zájmu, dospěla Komise v 351. bodě odůvodnění k závěru, že tyto závazky veřejné služby ve formě, v níž byly svěřeny společnosti SNS, odpovídají skutečné poptávce uživatelů, řeší skutečné selhání trhu a lze je považovat za nejméně škodlivý přístup. Avšak vzhledem ke konstatování Komise, že jelikož byla nová úmluva mezi Itálií a společností CdI zrušena a závazek veřejné služby byl nakonec zadán společnosti SNS, není ze stejných důvodů jako výše možné odděleně posoudit, zda závazky veřejné služby uložené společnosti CdI novou úmluvou představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Komise se proto k připomínkám společnosti CdI nebude v tomto okamžiku vyjadřovat,

— pokud jde o protizáruku a navýšení kapitálu, Komise ve 408. a 413. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že šetření těchto opatření je bezpředmětné. Komise se proto k připomínkám společnosti CdI týkajícím se uvedených opatření nebude v tomto okamžiku vyjadřovat,

— pokud jde o hospodářskou diskontinuitu mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a CdI, Komise uvádí, že jelikož část podniku Siremar a nová úmluva byly nakonec zadány společnosti SNS, není ze stejných důvodů jako výše nutné odděleně posuzovat možnost případné hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností CdI. Komise naopak v oddíle 11 posoudí existenci případné hospodářské kontinuity mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a SNS ([181]). Kromě toho Komise jako další argument uvádí, že společnost CdI je v současné době v likvidaci a není aktivní a že v souvislosti s tímto případem státní podpory by tedy šetření případné podpory, která jí byla poskytnuta, bylo bezpředmětné. V této souvislosti se Komise domnívá, že posouzení případné hospodářské kontinuity mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a CdI by rovněž bylo bezpředmětné. Komise se proto nebude vyjadřovat k připomínkám společnosti CdI týkajícím se hospodářské diskontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností CdI.

9. **ZÁVĚR**

(508) Komise dospěla k závěru, že Itálie protiprávně provedla některá opatření podpory, která jsou předmětem posouzení, v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Na základě výše uvedeného posouzení Komise rozhodla, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Siremar ve smyslu prodloužení původní úmluvy je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. Jelikož je přednost v přístavu neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu ze strany společnosti Siremar, je rovněž toto opatření slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. U čtyř z dvaceti dotčených tras v rámci veřejné služby byla Itálie osvobozena od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 SFEU, neboť vyrovnávací platba za závazek veřejné služby a přednost v přístavu udělené společnosti Siremar za účelem provozování těchto čtyř tras splňují rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

([181]) Komise mimochodem konstatuje, že jelikož část podniku byla vrácena společnosti Siremar v mimořádné správě a následně zadána společnosti SNS společně s novou úmluvou, nevzniká problém možné hospodářské kontinuity mezi společnostmi CdI a SNS, což jsou dva různí zájemci, kteří se účastnili jednoho zadávacího řízení.

(509) Podpora na záchranu ve prospěch společnosti Siremar, která však byla protiprávně prodloužena v období od 28. srpna 2011 do 18. září 2012, není slučitelná s vnitřním trhem. V neposlední řadě osvobození transakcí a úkonů souvisejících s převodem části podniku Siremar od nepřímých daní udělené společnostem Siremar a SNS a osvobození výnosů z prodeje části podniku Siremar od daně z příjmu právnických osob poskytnuté společnosti Siremar rovněž představují provozní podporu ve prospěch společností Siremar a SNS, která není slučitelná s vnitřním trhem.

(510) Toto rozhodnutí se netýká ostatních záležitostí, na které se vztahují rozhodnutí z roku 2011 a 2012, případně na které Komisi upozornily zúčastněné strany v průběhu šetření zahájeného ve smyslu těchto rozhodnutí, ani jím nejsou uvedená rozhodnutí dotčena.

10. **NAVRÁCENÍ PODPOR**

(511) Podle SFEU a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise oprávněna rozhodnout, že dotyčný členský stát musí podporu změnit nebo zrušit, jestliže shledá, že tato podpora je neslučitelná s vnitřním trhem ([182]). Soudy Unie rovněž opakovaně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ([183]).

(512) Soudy Unie v tomto ohledu stanovily, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na vnitřním trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory ([184]).

(513) V souladu s touto judikaturou čl. 16 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 stanoví ([185]), že „[j]e-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

(514) Jelikož dotčená opatření byla provedena v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a je nutno je považovat za protiprávní a neslučitelnou podporu, musí být částka podpory navrácena, aby se obnovil stav, který na vnitřním trhu existoval před jejím poskytnutím. Navrácení se vztahuje na období od data, kdy byla podpora dána k dispozici příjemci, až do jejího skutečného navrácení. Částka, která má být navrácena, zahrnuje úroky až do dne skutečného navrácení.

(515) V daném případě se již na příjemce podpory, společnost Siremar v mimořádné správě, vztahuje insolvenční řízení. Skutečného navrácení lze tudíž dosáhnout zapsáním pohledávky týkající se podpory, která má být navrácena, na seznam přihlášených pohledávek ([186]). V tomto případě musí po zapsání pohledávky následovat i) vrácení celé částky, která má být navrácena, nebo pokud toho nelze dosáhnout, ii) likvidace podniku a definitivní ukončení jeho činností.

(516) Neslučitelná státní podpora uvedená v 505. bodě odůvodnění, která byla poskytnuta společnosti Siremar v mimořádné správě a společnosti SNS, musí být navrácena Itálii, pokud již byla vyplacena. Podpora, která má být navrácena, se stanoví takto:

a) jistina podpory na záchranu, tj. částka ve výši 15 121 838,33 EUR plus úroky splatné při navrácení, které naběhly ode dne vyplacení dvou tranší úvěru a ode dne, kdy banka BIIS uplatnila záruku (tj. dne 28. února 2011 u první tranše ve výši 12 000 000 EUR, dne 23. března 2011 u druhé tranše ve výši 3 000 000 EUR a dne 11. července 2011 u částky ve výši 121 838,33 EUR), do doby úplného navrácení. Komise bere na vědomí, že jistina podpory a část úroků splatných při navrácení již byly společností Siremar v mimořádné správě navráceny;

b) pokud nepřímé daně z transakcí a úkonů souvisejících s převodem části podniku Siremar nese prodávající (tj. Siremar v mimořádné správě), je jistina podpory rovna daním běžně splatným u těchto druhů transakcí. Itálie rovněž vypočítá rozdíl mezi pevnou částkou zaplacenou společností SNS za registraci kupní smlouvy týkající

([182]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([183]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.
([184]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([185]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).
([186]) Zařazení pohledávky týkající se státní podpory na seznam přihlášených pohledávek upravuje vnitrostátní právo za předpokladu, že toto zařazení je v souladu se zásadou účinnosti a zásadou rovnocennosti. Viz bod 64 sdělení Komise o navrácení protiprávních a neslučitelných státních podpor (Úř. věst. C 247, 23.7.2019, s. 1). V každém případě nemůže být pohledávka týkající se státní podpory na seznamu zařazena na nižší pozici než běžné nezajištěné pohledávky. Po konečném přihlášení pohledávky týkající se státní podpory přestávají také nabíhat další úroky splatné při navrácení.

se části podniku Siremar podle zákona z roku 2010 a částkou běžně splatnou podle vnitrostátního práva. […] Itálie také poskytne seznam veškerých listin, u nichž bylo přiznáno osvobození od daně, a vypočítá rozdíl mezi daněmi, které by měly společnost Siremar a SNS normálně zaplatit, a skutečně zaplacenými daněmi. K těmto částkám se připočítají úroky splatné při navrácení, které naběhly od dne vydání úředních listin, u nichž bylo přiznáno osvobození od daně, do doby úplného splacení.

(517) Itálie mimoto neosvobodí výnosy z prodeje části podniku Siremar od daně z příjmu právnických osob, kterou má uhradit společnost Siremar v mimořádné správě.

11. **EKONOMICKÁ KONTINUITA**

(518) Jestliže došlo k prodeji nebo převodu společnosti příjemce protiprávní a neslučitelné státní podpory, může být povinnost týkající se navrácení podpory rozšířena na další podniky, na něž byly převedeny akcie nebo činnost příjemce ([187]). V případě převodu akcií, kdy příjemce nadále existuje, je aktivní na trhu a změnil pouze své vlastníky, má povinnost podporu navrátit i nadále příjemce. V případě transakce související s převodem aktiv, kdy v činnosti původního příjemce pokračuje jiný podnik s využitím některých nebo veškerých jeho aktiv, měl by se za příjemce státní podpory pokládat tento jiný podnik, pokud lze ze struktury převodu či prodeje vyvodit existenci hospodářské kontinuity mezi oběma společnostmi.

(519) Lze-li naopak prokázat, že bez ohledu na převod některých nebo veškerých aktiv má prospěch z protiprávní podpory i nadále původní příjemce a nabývající společnost vykonává zásadně odlišnou činnost, má povinnost podporu navrátit i nadále původní příjemce podpory. Podle judikatury lze pro účely posouzení existence hospodářské kontinuity zohlednit následující skutečnosti: předmět převodu (aktiva a pasiva, zachování pracovní síly, seskupené prodeje aktiv), cena převodu, totožnost vlastníků nabývající společnosti a původní společnosti, okamžik uskutečnění převodu (po zahájení šetření, po zahájení řízení nebo po přijetí konečného rozhodnutí) a hospodářská logika transakce ([188]).

(520) Podle téže judikatury lze výše uvedené faktory vzít v úvahu v různé míře podle specifických znaků posuzovaného případu. Z toho vyplývá, že Komise není povinna přezkoumat všechny tyto faktory, což dokládá použití výrazu „*lze zohlednit*“ ([189]), a neexistuje ani žádná vzájemná hierarchie těchto faktorů. V daném případě se Komise zejména domnívá, že při posuzování hospodářské kontinuity je třeba vzít v úvahu zvláštní povahu transakce mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a SNS, která spočívala v privatizaci veřejného podniku prostřednictvím zadávacího řízení, jehož cílem bylo zadání smlouvy o veřejných službách s dobou trvání dvanáct let spolu s aktivy potřebnými k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu definovaných v dané smlouvě. K dnešnímu dni společnost Siremar v mimořádné správě existuje jako samostatný subjekt, nevykonává však žádnou obchodní činnost a je i nadále předmětem insolvenčního řízení, jehož hlavním účelem je uspokojení věřitelů a dokončení likvidace společnosti.

(521) Aby bylo možné rozhodnout, zda mezi společnostmi Siremar v mimořádné správě a SNS existuje hospodářská kontinuita, a tudíž zjistit, zda by měla společnost SNS nést odpovědnost i za navrácení neslučitelné podpory poskytnuté společnosti Siremar v mimořádné správě, použila Komise uvedené ukazatele na specifické okolnosti daného případu.

11.1. **Rozsah převodu**

(522) Tento ukazatel se týká rozsahu převodu existujících aktiv a pasiv, včetně smluvních vztahů se zaměstnanci a s dodavateli, ze společnosti Siremar (později v mimořádné správě) na společnost SNS. Předběžně je třeba uvést, že nebyla převedena žádná ze stávajících pasiv: pasiva zůstala ve společnosti Siremar v mimořádné správě a je tomu tak i v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí. Převod vedl k úplnému zrušení veškerých nároků na převáděná aktiva, jako jsou hypotéky, zajištění a přednostní pohledávky.

(523) Pokud jde o aktiva, Komise dále zejména podotýká, že proces prodeje části podniku Siremar následoval po neúspěšném pokusu o privatizaci celé společnosti Tirrenia di Navigazione se všemi aktivy a pasivy, včetně dceřiné společnosti Siremar. Druhý pokus o privatizaci části podniku Siremar, který byl úspěšný. se týkal pouze značky

([187]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([188]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. září 2019, Fortischem a.s. v. Komise, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, bod 208.
([189]) Rozsudek Tribunálu ze dne 28. března 2012, Ryanair v. Komise, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

Siremar ([190]), aktiv, která se považovala za nezbytná k plnění závazku veřejné služby uloženého společnosti Siremar, a smluvních vztahů s dodavateli, tedy v porovnání s prvním pokusem se jednalo o privatizaci s jiným a užším rozsahem (přibližně 45 %, pokud jde o počet plavidel). Aktiva náležející společnosti Siremar v mimořádné správě, která nebyla považována za nezbytná pro plnění závazku veřejné služby, jež mimo jiné zahrnovala rychlou loď Guizzo, byla prodána samostatně v rámci různých a samostatných zadávacích řízení.

(524) V neposlední řadě Komise také podotýká, že pokud jde o pracovní síly, nedošlo k převedení pracovních smluv ze společnosti Siremar v mimořádné správě na společnost CdI a následně SNS. Článek 2112 italského občanského zákoníku ve skutečnosti vyžaduje, aby v případě převodu podniku pokračoval pracovní vztah s nabyvatelem a zaměstnanec si ponechal všechna z toho plynoucí práva. Podle legislativního nařízení č. 270/1999 se však tento běžný režim nevztahuje na převod části podniku, který je v režimu v mimořádné správy a poskytuje základní veřejné služby. Nový vlastník má naopak povinnost převzít zaměstnance nezbytné pro poskytování služby a zdržet se hromadného propouštění po dobu dvou let (viz 195. bod odůvodnění). Komise uvádí, že zatímco obecný předpis by vyžadoval jednoznačnou kontinuitu pracovní síly mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností SNS, přechodem přes společnost CdI tato výjimka ve skutečnosti umožnila společnosti Siremar v mimořádné správě ukončit veškeré smlouvy se svými zaměstnanci. V důsledku toho společnost CdI a následně SNS nabídly zaměstnancům, kteří byli v té době zaměstnáni za účelem plnění závazků veřejné služby, nové smlouvy.

(525) Povinnost zachovat počet zaměstnanců byla stanovena obecným zákonem, který italské orgány nemohly při vymezování postupu prodeje opomenout. Komise však uvádí, že i bez této právní povinnosti vyžaduje činnost v oblasti lodní dopravy povinný minimální počet zaměstnanců se specifickým souborem dovedností pro provozování plavidel, jak je uvedeno v tabulkách obsazení plavidel posádkou (viz 210. bod odůvodnění). V daném případě by musela společnost CdI a následně společnost SNS po uzavření nové úmluvy přijmout k plnění svých závazků během krátké doby více než 500 zaměstnanců. Je proto velmi pravděpodobné, že by společnost SNS přijala většinu zaměstnanců společnosti Siremar v mimořádné správě i v případě, že by jim pracovní smlouvy nemusela nabídnout, a to z důvodu výhodnosti a snížení nákladů na nábor.

(526) Komise v této souvislosti dospěla k závěru, že ačkoli fakticky došlo k převzetí pracovních sil, bylo to zapříčiněno konkrétními okolnostmi daného případu (tj. rozsahem převodu) a obecně platnými pracovněprávními předpisy. Na druhou stranu byla na společnost SNS převedena téměř všechna aktiva společnosti Siremar v mimořádné správě, nikoliv však pasiva. Pokud jde o rozsah převodu, Komise se celkově domnívá, že existují náznaky hospodářské kontinuity mezi těmito podniky.

11.2. **Cena převodu**

(527) Podle ustálené judikatury je ukazatelem hospodářské kontinuity mezi likvidovanou společností, která má vrátit podporu státu, a nově vytvořenou společností rovněž převod aktiv za cenu nižší, než je tržní cena. Komise uvádí, že v tomto případě byla aktiva převedena na základě zadávacího řízení, jež bylo dostatečně otevřené, transparentní a nediskriminační, aby bylo dosaženo tržní ceny, jak je popsáno v oddíle 8.1.3.4. Neexistují důkazy, že uspořádání společného zadávacího řízení pro aktiva a smlouvu o veřejných službách mělo na výsledek zadávacího řízení negativní dopad. Itálie naopak prokázala, že když byla na některá plavidla společností Tirrenia a Siremar uspořádána samostatná zadávací řízení, bylo možné tato plavidla prodat pouze za hodnotu šrotu. Podmínky uložené kupujícímu, jako je požadavek zachovat po dobu dvou let úroveň zaměstnanosti, ve skutečnosti cenu nesnížily, jak se konstatovalo ve zprávě společnosti Ecorys (viz 121. bod odůvodnění). Kromě toho konečná cena uhrazená společností SNS, tj. 55,1 milionu EUR, byla vyšší než minimální cena zjištěná v ocenění nezávislých odborníků společnosti Banca Profilo ve výši 55 milionů EUR a společnost SNS musí platit roční úrok ve výši 1,5 % ze dvou odložených splátek, každé ve výši 9 milionů EUR. Jak je navíc uvedeno ve 122. bodě odůvodnění, v okamžiku převodu části podniku na společnost SNS dospěla druhá zpráva společnosti Ecorys za použití ekvivalenční metody k závěru, že tržní hodnota činí 39,9 milionu EUR, což je hodnota mnohem nižší. V neposlední řadě Komise uvádí, že četné výzvy k vylepšení nabídek v průběhu řízení (viz 79. až 100. bod odůvodnění) jasně dokazují, že mezi společnostmi CdI a SNS existovala konkurenční dynamika a že ačkoli pak byla společnost CdI z řízení vyloučena, v době, kdy byla vítězná nabídka společnosti SNS původně učiněna, se společnost CdI se svými nabídkami aktivně účastnila řízení. Podle ustálené judikatury platí, že pokud veřejný orgán zamýšlí prodat podnik prostřednictvím otevřeného a transparentního nabídkového řízení bez podmínek, je možno předpokládat, že tržní cena odpovídá nejvyšší závazné a věrohodné nabídce, kterou obdržel. Kromě toho

([190]) V každém případě, jak je vysvětleno v poznámce pod čarou č. 42, společnost SNS v současnosti nabízí své služby výlučně jako Caronte & Tourist nebo Liberty Lines, a nikoli samostatně (viz například internetové stránky Siremar, http://siremar.it/, které návštěvníky okamžitě přesměrují na jedny z internetových stránek uvedených dvou společností).

z judikatury vyplývá, že ani existence protiprávních podmínek v rámci dotčeného řízení nemůže tento závěr zpochybnit, pokud tyto podmínky nevedly ke snížení částky dotčené nabídky ([191]).

(528) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že okolnosti převodu vylučují převedení případných hospodářských výhod, které získala společnost Siremar v mimořádné správě, na společnost SNS. V daném případě proto nelze cenu převodu považovat za ukazatel hospodářské kontinuity.

11.3. **Totožnost vlastníků**

(529) Jestliže se převod aktiv uskuteční mezi dvěma propojenými subjekty, je tato okolnost známkou toho, že účelem převodu by mohlo být obcházení povinnosti vrátit podporu, která byla v rozhodnutí Komise určena jako protiprávní a neslučitelná. V daném případě Komise uvádí, že společnosti Siremar v mimořádné správě a SNS mezi sebou neměly a nemají žádné vazby jakéhokoli druhu. První z nich byla veřejným podnikem ve 100 % vlastnictví Ministerstva hospodářství (viz 22. bod odůvodnění), zatímco druhá společnost je soukromým podnikem, jehož 50 % vlastníkem je společnost Ustica Lines S.p.A. a 50 % vlastníkem společnost Caronte & Tourist S.p.A. Komise proto konstatuje, že společnost Siremar v mimořádné správě nemohla vykonávat žádnou kontrolu nad společností SNS a naopak.

(530) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že kritérium totožnosti akcionářů rovněž naznačuje, že v projednávané věci neexistuje hospodářská kontinuita.

11.4. **Načasování převodu**

(531) Skutečnost, že k převodu aktiv došlo po přijetí rozhodnutí Komise, v němž byly vysloveny pochybnosti ohledně slučitelnosti podpory, která již byla poskytnuta, je další známkou toho, že účelem tohoto převodu mohla být snaha obejít příkaz k navrácení podpory. V daném případě Komise uvádí, že výzva k vyjádření zájmu byla zveřejněna dne 4. října 2010, zatímco společnost CIN předložila svou závaznou nabídku dne 23. května 2011. Rozhodnutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení týkající se mimo jiné privatizace části podniku Siremar bylo přijato o několik měsíců později, dne 5. října 2011. Následně dne 20. října 2011 podepsala společnost CdI kupní smlouvu na základě své poslední nabídky předložené dne 13. října 2011. Převod byl dokončen až 30. července 2012 z důvodu odvolání proti zadání části podniku a nové úmluvy společnosti CdI. Dne 7. listopadu 2012 Komise rozšířila formální vyšetřovací řízení mimo jiné na novou úmluvu, kterou podepsala společnost CdI. Po skončení soudního řízení popsaného v oddíle 2.3.3.2 byla část podniku v dubnu 2016 nakonec zadána společnosti SNS.

(532) V této souvislosti se Komise domnívá, že i kdyby k převodu na společnost SNS došlo po přijetí rozhodnutí z let 2011 a 2012, kdy společnost SNS připravovala a předložila závaznou nabídku, tj. v květnu 2011, ani společnost SNS, ani společnost Siremar v mimořádné správě nemohly vědět, že o několik měsíců později zahájí Komise formální vyšetřovací řízení. Zdá se velmi nepravděpodobné, že jedna ze stran by již mohla znát obsah rozhodnutí z let 2011 a 2012, posoudit související rizika a rozhodnout se převést aktiva s cílem zmařit šetření.

(533) Komise rovněž uvádí, že Itálie ji informovala o svém záměru prodat část podniku Siremar společně s novou úmluvou v dostatečném předstihu v rámci jednání s Komisí týkajících se provádění nařízení o námořní kabotáži (viz také oddíl 2.4). Kromě toho Itálie z důvodu právní jistoty oznámila také návrh nové úmluvy (viz 9. bod odůvodnění). To rovněž dokládá skutečnost, že Itálie neměla v úmyslu obejít případný budoucí příkaz k navrácení podpory zorganizováním převodu části podniku a svěřením nové úmluvy způsobem popsaným a posouzeným v oddíle 8.1.3.

(534) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že i kdyby k převodu na společnost SNS došlo po přijetí rozhodnutí z let 2011 a 2012, vzhledem ke zvláštním okolnostem popsaným výše, a zejména k zdlouhavým soudním řízením týkajícím se prvního zadání části podniku společnosti CdI, načasování událostí naznačuje, že v tomto případě neexistuje hospodářská kontinuita.

11.5. **Hospodářská logika transakce**

(535) Tento ukazatel se týká jak záměru stran, pokud jde o převod aktiv, tak hospodářské logiky takovéhoto převodu s ohledem na budoucí činnost podniku, který bude aktiva provozovat. Komise v této souvislosti především konstatuje, že na jedné straně musely italské orgány dodržet povinnost týkající se liberalizace odvětví námořní dopravy, jak je stanoveno v nařízení o námořní kabotáži, a to privatizací svého hlavního veřejného provozovatele, skupiny Tirrenia, která zahrnovala společnost Siremar, a pověřením nabývající společnosti závazkem veřejné služby. Ačkoli to uvedené nařízení nevyžaduje, byl převod aktiv a související vyrovnávací platba za závazek veřejné služby skutečně jednou z možností, které měla Itálie k dispozici k provedení dotčené liberalizace

([191]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. října 2013, Land Burgenland v. Komise, spojené věci C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, body 94 až 96.

(viz 136. bod odůvodnění); v této souvislosti se rovněž ukázalo, že se jedná o optimální volbu z hlediska kupní ceny aktiv v porovnání s použitím dvou samostatných postupů (viz 393. bod odůvodnění). Na druhé straně měla společnost SNS v úmyslu provozovat trasy podléhající závazku veřejné služby efektivněji než Siremar (později Siremar v mimořádné správě), a tím dosáhnout zisku.

(536) Rozsah činnosti, tj. poskytování služeb námořní dopravy na některé sicilské ostrovy a mezi nimi v rámci zvláštních závazků veřejné služby, pokud jde o četnost, sazby a vlastnosti plavidel, zůstává v podstatě stejný.

(537) Pokud jde o budoucí činnost společnosti, Komise uvádí, že je sice pravdou, že společnost SNS nabízí stejné či velmi podobné trasy a četnosti jako společnost Siremar, to je však pouze logickým důsledkem přetrvávající potřeby poskytovat skutečné služby obecného hospodářského zájmu, jak jsou definovány v nové úmluvě. Jinými slovy, kontinuita veřejné služby se neshoduje s hospodářskou kontinuitou podle pravidel pro státní podporu a neměla by s ní být zaměňována. Komise se totiž domnívá, že Itálie by nemohla svévolně změnit rozsah veřejných služeb poskytovaných společností SNS, aniž by zmařila samotný účel nové úmluvy, kterým bylo: i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů.

(538) Komise mimoto podotýká, že podmínky každodenního plnění závazků veřejné služby společností SNS se výrazně liší od podmínek uplatňovaných do roku 2009 včetně. Výše vyrovnávací platby je stanovena podle jiného mechanismu, který vyžaduje, aby provozovatel službu poskytoval efektivně. Jelikož neexistuje žádná záruka pokrytí nákladů v plné výši a nominální částka vyrovnávací platby je stanovena na několik let (tj. v reálném vyjádření se snižuje), neměla společnost SNS jinou možnost než zcela přepracovat obchodní strategii, kterou uplatňovala společnost Siremar. Společnost Siremar během své dlouhé historie v rámci skupiny Tirrenia vždy působila z hlediska veřejné služby konzistentně, bez jakékoli strategie zaměřené na dosažení udržitelné ziskovosti, zatímco cílem společnosti Siremar v mimořádné správě byla pouze řádná likvidace společnosti při současném zajištění kontinuity veřejné služby do doby převodu vlastnictví na společnost CdI a následně SNS na základě zadávacího řízení.

(539) Komise ve skutečnosti konstatuje, že ve svém prvním podnikatelském plánu na období 2011–2022 vypracovaném v květnu 2011 společnost SNS usilovala o zvýšení efektivity flotily, pokud jde o náklady na údržbu, pojištění a pohonné hmoty; zlepšení prodeje on-line; úspory nákladů práce díky novým pracovním smlouvám a snížení nákladů uzavíráním nových smluv s dodavateli. Ve svém druhém podnikatelském plánu na období 2016–2027, který byl vypracován v únoru 2016, společnost SNS aktualizovala své finanční prognózy a předpoklady na základě údajů získaných od společnosti CdI, upravila přidělení některých plavidel na různé trasy, zejména pokud jde o služby určené výhradně pro přepravu cestujících, a upravila některé předpoklady týkající se osobních nákladů a odpisů ([192]). V neposlední řadě od 1. září 2016 společnost SNS skutečně rozdělila svou činnost na služby trajektové dopravy a služby určené výhradně pro přepravu cestujících, přičemž trajektovou dopravou pověřila společnost Caronte & Tourist a osobní dopravou společnost Liberty Lines a svá aktiva převedla poměrným způsobem. Komise konstatuje, že to představuje zásadní rozdíl v poskytování veřejné služby mezi společnostmi SNS a Siremar v mimořádné správě.

(540) V důsledku toho společnost SNS plnila své závazky veřejné služby za jiných provozních podmínek než společnost Siremar v mimořádné správě v souladu se svou vlastní podnikovou strategií. Italské orgány skutečně nevyžadovaly, aby společnost SNS uplatňovala konkrétní podnikatelský model nebo zachovala určitý rozsah činností nad rámec toho, co bylo stanoveno v nové úmluvě, nebo aby převzala určitá aktiva či zaměstnance, jež nebyli neoddělitelně spojení s plněním závazků veřejné služby, jak byly vymezeny v nové úmluvě. Společnost SNS v tomto ohledu mohla (a může) provést jakékoli změny ve způsobu řízení podniku.

(541) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise podotýká, že ačkoli samotné závazky veřejné služby jsou z hlediska tras a četností ve skutečnosti velmi podobné, neboť reagují na podobné potřeby veřejné služby, podmínky jejich plnění a příslušná podniková strategie se liší. Tato faktická podobnost vykonávané činnosti byla ve skutečnosti způsobena velmi specifickými okolnostmi daného případu a byla zmírněna různými finančními omezeními, která byla uložena s ohledem na činnost společnosti SNS. Pokud jde celkově o hospodářskou logiku transakce, Komise se domnívá, že v tomto případě existují určité náznaky existence hospodářské kontinuity.

11.6. **Závěr ohledně hospodářské kontinuity mezi společností Siremar v mimořádné správě a společností SNS**

(542) Na základě výše uvedených skutečností Komise konstatuje, že cena převodu, načasovaní a totožnost vlastníků nijak nenaznačují hospodářskou kontinuitu. I když rozsah transakce a její hospodářská logika obsahují prvky, které naznačují možnou existenci hospodářské kontinuity, s ohledem na uvedená kritéria Komise uvádí, že

([192]) Podnikatelský plán na období 2016–2027 nezahrnoval četnost linek (viz 123. bod odůvodnění) a hlavní strategické „*stimuly* podnikatelského plánu, které byly součástí plánu na období 2011–2022: nové pracovní smlouvy pro všechny zaměstnance, internetový prodej, palivová účinnost, provozní účinnost.

případné prvky potenciální kontinuity lze přičítat velmi specifickým okolnostem této transakce, tj. spojení převodu aktiv a smlouvy o veřejných službách do jednoho řízení, rozsah transakce a obecně platné pracovněprávní předpisy. Nic nenasvědčuje snaze obejít povinnosti týkající se navrácení podpory. V této souvislosti vyvozuje Komise závěr, že ve výsledku neexistuje mezi společnostmi Siremar a SNS hospodářská kontinuita. To rovněž znamená, že povinnost navrátit protiprávní a neslučitelnou státní podporu poskytnutou společnosti Siremar nesmí být rozšířena na společnost SNS,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Vyrovnávací platba udělená společnosti Siremar a přednost v přístavu pro poskytování služeb námořní dopravy podle původní úmluvy prodloužené na období od 1. ledna 2009 do 30. července 2012 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. S výjimkou státní podpory poskytnuté na provozování tras D1 (Trapani – Pantelleria), D4 (Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa), D5 (Palermo – Ustica) a ALD/1 (Palermo – Ustica) poskytla Itálie podporu protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Podpora uvedená v odstavci 1 tohoto článku je slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

1. Prodloužení podpory na záchranu v období od 28. srpna 2011 do 18. září 2012 představuje podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Podpora uvedená v odstavci 1 tohoto článku ve výši 15 121 838,33 EUR není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Osvobození od nepřímých daní z převodu části podniku Siremar na společnost SNS představuje státní podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Zaplacení pevné částky společností SNS za registraci kupní smlouvy týkající se části podniku Siremar ve smyslu zákona z roku 2010 namísto částky běžně splatné podle vnitrostátních právních předpisů představuje státní podporu poskytnutou společnosti SNS ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

3. Osvobození výnosů z prodeje části podniku Siremar společnosti SNS od daně z příjmu právnických osob představuje státní podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Státní podporu poskytla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

4. Podpora uvedená v odstavcích 1, 2 a 3 tohoto článku je neslučitelná s vnitřním trhem.

5. V době přijetí tohoto rozhodnutí Itálie podporu uvedenou v odstavci 3 tohoto článku dosud nevyplatila.

Článek 4

1. Zadání nové úmluvy na období od 11. dubna 2016 do 11. dubna 2028 spojené s částí podniku Siremar a přednostní v přístavu společnosti SNS nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

2. Možnost využít prostředky z fondu Fondo Aree Sottoutilizzate k uspokojení potřeb likvidity stanovená v zákoně z roku 2010 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

3. Společnost Siremar nevyužila možnosti dočasně použít finanční prostředky, které již byly vyčleněny na modernizaci a přizpůsobení flotily, k pokrytí případných naléhavých potřeb likvidity podle zákona z roku 2010. V důsledku toho se nejedná o státní podporu ve prospěch společnosti Siremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 5

1. Itálie zajistí, aby příjemci navrátili neslučitelnou podporu uvedenou v článcích 2 a 3, pokud již byla vyplacena.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úrok se vypočítá jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením (ES) č. 271/2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Na základě informací, které má Komise k dispozici, potvrzuje, že příjemce již splatil jistinu podpory uvedenou v článku 2 a část úroků vztahujících se k navrácení.

5. Itálie zruší všechny neprovedené platby podpory uvedené v čl. 3 odst. 2 s účinností ode dne přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 6

1. Navrácení podpory uvedené v článku 5 se provede s okamžitým účinkem.

2. Itálie zajistí provedení tohoto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 7

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Itálie Komisi tyto informace:

— celkovou částku (jistinu a úroky z vracené částky), kterou má příjemce navrátit;

— podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí;

— doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podporu vrátit.

2. Itálie bude Komisi průběžně informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 6. Na žádost Komise neprodleně předloží informace o opatřeních již přijatých a plánovaných pro splnění tohoto rozhodnutí. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemci vrátili.

Článek 8

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

Komise může zveřejnit navrácené částky vztahující se k podporám a úrokům splatným při navrácení na základě tohoto rozhodnutí, aniž by byl dotčen článek 30 nařízení Rady (EU) 2015/1589.

V Bruselu dne 17. června 2021.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně